ДОКЛАДЪ

Тульской Губернской Земской Управы

О СѢТИ

ЗЕМСКИХЪ ШОССЕЙНЫХЪ ДОРОГЪ.

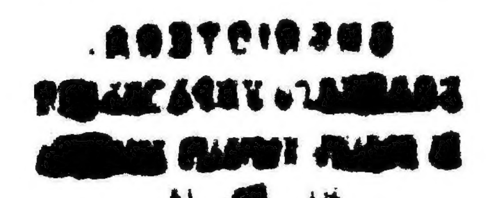
Прошлогоднее Собраніе утвердило слѣдующія девять линій земскихъ шоссейныхъ дорогъ, въ томъ направленіи, какъ предположено было устройство этихъ линій по изысканіямъ инженера Верховскаго, а именно: 1) отъ Бѣлева до ст. Кресты, 2) отъ Каширы до ст. Пахомово, 3) отъ Новосили до ст. Залегощъ, 4) отъ Епифани до ст. Михайловки, 5) отъ Подольско-Харьковскаго шоссе до Скуратова, 6) отъ ст. Ясенки на шоссе до ст. Ясенки на желѣзной дорогѣ, 7) отъ ст. Сергіевскаго до переѣзда чрезъ желѣзную дорогу, 8) отъ ст. Сергіевскаго до Кондырева и 9) отъ Лазарева до Лапоткова.

Постановивъ затѣмъ окончательно разсмотрѣть прочія линіи въ предстоящую очередную сессію, Губернское Собраніе поручило управѣ произвести въ этомъ году новыя дополнительныя изысканія по четыремъ линіямъ: а) отъ с. Радугощъ до дер. Козмина и отъ Чебышева Тульскаго уѣзда до дер. Иншинки того же уѣзда, в) отъ Одоева

чрезъ Жестовое, Се[illegible]о, [illegible]бки, Чебышевку и Алехино до перехода чрезъ рѣчку Холохольню и соединенія съ проектированною Инженеромъ Верховскимъ линіею къ с. Сергіевскому, в) отъ Лаптевской станціи чрезъ с. Денисово, Горшково и [illegible]уденецъ къ Веневу съ пересѣченіемъ р. Осетръ или въ с. Хрусловѣ или на протяженіе между мельницею с. Клина и такъ называемымъ Аринынымъ бродомъ ниже дер. Мохронки и близъ села Карпова, и г) отъ Крапивны до Одоева и отъ Крапивны до с. Никольскаго Одоевскаго уѣзда, а равно до точки пересѣченія съ Воскресенскою линіею.

Производство вышеописанныхъ дополнительныхъ изысканій управою поручено было состоящимъ при оной инженерамъ Гонину и Вѣтрову, коимъ съ тѣмъ вмѣстѣ предоставлено было производство чертежныхъ работъ по измѣненію и по пересоставленію проектовъ и смѣтъ по всѣмъ изысканіямъ, произведеннымъ въ минувшемъ году инженеромъ Верховскимъ. Означенныя смѣты и проекты, составленные г. Верховскимъ, оказалось необходимымъ измѣнить во многихъ существенныхъ частяхъ, вслѣдствіе отзыва г. инспектора шоссейныхъ дорогъ о томъ, что принятую инженеромъ Верховскимъ поперечную профиль слѣдуетъ замѣнить профилью, предложенною министерствомъ путей сообщенія при разсмотрѣніи и утвержденіи смѣтъ на устройство верейскаго земскаго шоссе Московской губерніи.

За тѣмъ, согласно данному прошлогоднимъ Собраніемъ порученію, губернская управа возбуждала новое ходатайство объ утвержденіи представленной въ 1873 году на одобреніе министерства путей сообщенія сѣти шосейныхъ



земскихъ дорогъ и о предоставленіи земству отчислить и употребить на предметъ устройства земскихъ шоссейныхъ дорогъ изъ остатковъ отъ ремонтыхъ суммъ, уже образовавшихся и имѣющихъ образоваться въ ежегодномъ размѣрѣ 25 тыс. руб. независимо отъ шоссейнаго сбора, непосредственно поступающаго на этотъ предметъ. Личное по тому же предмету ходатайство благосклонно принялъ на себя и оказалъ губернскому земству г. тульскій губернскій предводитель дворянства, П. Ѳ. Самаринъ, который съ своей стороны просилъ г. министра путей сообщенія о безотлагательномъ разрѣшеніи вышеозначенныхъ ходатайствъ, въ виду того, что замедленіе въ разрѣшеніи этихъ ходатайствъ отдаляетъ и самый приступъ къ дѣйствительному осуществленію устройства земскихъ шоссейныхъ дорогъ, представляющихъ такую первостепенную важность для мѣстнаго хозяйственнаго развитія края.

Какъ уже извѣстно Собранію, помянутое его ходатайство заключалось въ утвержденіи очереди съ приведеніемъ въ исполненіе всѣхъ предположенныхъ шоссейныхъ дорогъ, которыя опредѣлены были Собраніемъ въ засѣданіи 23 ноября 1873 года, по слѣдующимъ направленіямъ:

1) Отъ Одоева къ г. Тулѣ, по Тульскому и Одоевскому уѣздамъ. . . . . 65вер.

2) Отъ г. Бѣлева къ ст. южной желѣзной дороги Малому Окуратову, по Бѣлевскому и Чернскому уѣздамъ . . . . 65вер.

3) Отъ г. Каширы къ с. Пахомово или Лаптеву южной желѣзной дороги, по Каширскому и Алексинскому или Тульскому уѣздамъ. . . . . . . 45вер.

4) Отъ г. Венева къ ст. южной желѣзной дороги Лаптеву, по Веневскому и Тульскому уѣздамъ 38вер.

5) Отъ г. Одоева къ ст. южной желѣзной дороги Сергіевскому, по Одоевскому и Крапивенскому уѣздамъ . . . . 50вер.

6) Отъ г. Новосили къ ст. Залегощи (елецко-гряжской дороги) по Новосильскому уѣзду . . . 12вер.

7) Отъ г. Епифани къ ряжско-вяземской желѣзной дорогѣ, по Епифанскому уѣзду . . . . 18вер.

8) Отъ подольско-харьковскаго шоссе къ станц. южной желѣзной дороги Малому Скуратову, по Чернскому уѣзду . . . . 7вер.

9) Отъ ст. Ясенки на шоссе до ст. Ясенки московско-курской желѣзной дороги, по Крапивенскому уѣзду . . . . $2^1/_2$в.

10) Отъ ст. Сергіевское на московско-курской желѣзной дорогѣ, до проѣзда чрезъ эту дорогу, по Крапивенскому уѣзду . . . . 1 в.

11) Отъ ст. Лазарево къ ст. южной желѣзной дороги Лапоткову для соединенія подольско-харьковскаго шоссе съ воронежскимъ, по Крапивенскому уѣзду . . . . $4^1/_2$в.

12) Отъ ст. московско-курской желѣзной дороги Сергіевское къ мѣст. Кондыреву, на воронежскомъ шоссе, по Крапивенскому уѣзду . . . . 12вер.

Всего . . . 320 вер.

. . . .

Въ разрѣшеніе этого ходатайства губернскою управою полученъ былъ въ минувшемъ сентябрѣ мѣсяцѣ отзывъ г. министра путей сообщенія, отъ 25 августа, за №4813,

которымъ Его Высокопревосходительство увѣдомлялъ г-на тульскаго губернатора, что г. министръ внутреннихъ дѣлъ, по соглашенію съ военнымъ министерствомъ, находя съ своей стороны возможнымъ согласиться на осуществленіе предположеній Тульскаго Губернскаго Земскаго Собранія по устройству новыхъ шоссе, признаетъ, согласно съ отзывомъ г. военнаго министра, заслуживающимъ уваженія ходатайство крапивенскаго уѣзднаго земства, а также заявленіе полковника Михнева о необходимости постройки шоссе отъ желѣзно-дорожной станціи Ясенки, на города: Крапивну, Одоевъ и Бѣлевъ и полагалъ бы соотвѣтственнымъ передать вопросъ объ этой дорогѣ на обсужденіе Тульскаго Губернскаго Земскаго Собранія.

По разсмотрѣніи настоящаго дѣла генералъ-адъютантъ Посьетъ остановился на слѣдующихъ соображеніяхъ:

1) Составивъ предварительныя предположенія о новой сѣти шоссейныхъ дорогъ въ Тульской губерніи, на протяженіи 320 верстъ, Земское Собраніе этой губерніи положило ограничиться на первое время шоссированіемъ наиболѣе затруднительныхъ непроѣздныхъ мѣстъ на протяженіи 75 верстъ. За тѣмъ, изъ 12 линій новыхъ шоссе, Земское Собраніе 1874 года утвердило девять линій, по которымъ произведены уже изысканія, а именно: 1) отъ г. Бѣлева до ст. Кресты (вмѣсто м. Скуратова) на южной желѣзной дорогѣ; 2) отъ г. Каширы до ст. Пахомово, на той же дорогѣ; 3) отъ г. Новосили до ст. Залегощъ, елецко-гряжской дороги; 4) Отъ Епифани до ст. Михайловки ряжско-вяземской дороги; 5) отъ подольско-харьковскаго шоссе до ст. Скуратово; 6) отъ ст. Ясенки на шоссе до ст. Ясенки на желѣзной дорогѣ; 7) отъ ст. Сергіевскаго до пере-

ѣзда чрезъ желѣзную дорогу; 8) отъ ст. Сергіевскаго до ст. Кондырево на подольско-харьковскомъ шоссе; 9) отъ ст. Лапотково, на томъ же шоссе, до ст. Лазарево по желѣзной дорогѣ.

При представленіи тульской губернской земской управы не приложено топографической карты Тульской губерніи, съ обозначеніемъ направленія предположенныхъ шоссейныхъ дорогъ, а потому на составленной въ департаментѣ шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній картѣ могли быть показаны только прямыя линіи между конечными точками по новымъ направленіямъ шоссе. Тѣмъ не менѣе можно убѣдиться, что по показаннымъ выше девяти направленіямъ существуютъ грунтовыя дороги и такимъ образомъ будетъ достигнута предположенная земствомъ цѣль шоссированія наиболѣе непроѣздныхъ мѣстъ грунтовыхъ дорогъ.

2) Указанное военнымъ министерствомъ направленіе шоссе отъ г. Одоева на г. Крапивну, до ст. Ясенки, слѣдуетъ предпочесть направленію, предположенному земствомъ (отъ Одоева прямо на Тулу), такъ какъ, не говоря уже о военно-стратегическомъ значеніи одоево-крапивенскаго пути и продолженія онаго до ст. Ясенки, въ этомъ направленіи и нынѣ существуютъ грунтовыя дороги, которыя, какъ предполагаетъ и само земство, могутъ быть шоссированы по участкамъ, между тѣмъ какъ по направленію отъ Одоева къ Тулѣ пришлось бы строить новое шоссе.

Равнымъ образомъ необходимо, согласно указанію военнаго министерства, шоссированіе дороги между Одоевомъ и Бѣлевомъ.

3) Для соединенія сел Сергіевскаго, находящагося въ довольно значителтномъ разстояніи отъ пассажирской станціи, при неудобномъ подъѣздѣ къ послѣдней, необходимо устроить шоссейную дорогу, тѣмъ болѣе, что ходатайство жителей сел. Сергіевскаго, о дозволеніи останавливать пассажирскіе поѣзды у товарной станціи, министерствомъ путей сообщенія отклонено.

4) Имѣется предположеніе относительно проведенія паровой вѣтви отъ московско-курской желѣзной дороги къ Веневу. Слѣдовательно, въ случаѣ осуществленія этого предположенія, можетъ уже не будетъ надобности въ усройствѣ шоссе.

Всѣ изложенныя соображенія г. министръ путей сообщенія полагалъ бы передать на обсужденіе Тульскаго Губернскаго Земскаго Собранія. За симъ съ своей стороны Его Высокопревосходительство не встрѣчаетъ препятствій къ разрѣшенію нынѣ же приступить къ шоссированію наиболѣе непроѣздныхъ мѣстъ по девяти направленіямъ, утвержденной въ послѣднюю (1874 г.) очередную сессію Тульскаго Губернскаго Земскаго Собранія сѣти новыхъ шоссейныхъ дорогъ, предположенныхъ къ постройкѣ на основаніи произведенныхъ уже техническихъ по симъ линіямъ изысканій и на счетъ суммъ шоссейнаго сбора.

Что же касается утвержденія всей сѣти новыхъ шоссейныхъ дорогъ Тульской губерніи, то разрѣшеніе этого вопроса отложено впредь до новаго разсмотрѣнія Тульскимъ Губернскимъ Земскимъ Собраніемъ вышеприведенныхъ соображеній министерствъ: путей сообщенія, военнаго и внутреннихъ дѣлъ и полученія постановленій по нимъ Земскаго Собранія, съ приложеніемъ полнаго про-

екта сѣти новыхъ шоссейныхъ дорогъ Тульской губерніи на топографической картѣ, по направленіямъ, опредѣленнымъ техническими изысканіями.

Въ заключеніе г. министръ присовокупилъ, что относительно сдѣланныхъ уже распоряженій по обращенію на постройку новыхъ шоссе остатковъ изъ отпускаемыхъ земству на ремонтъ шоссе пособій, будетъ имъ испрошено, чрезъ комитетъ гг. министровъ, особое Высочайшее разрѣшеніе, въ разъясненіе Высочайше утвержденнаго 20 мая 1872 года Положенія комитета министровъ.

Другимъ отношеніемъ, отъ 6 ноября, за № 6047, г. министръ путей сообщенія увѣдомилъ начальника губерніи, въ дополненіе къ вышеприведенному отзыву, что при разсмотрѣніи предположенія о разрѣшеніи обращать на устройство новыхъ шоссированныхъ дорогъ въ Тульской губерніи сбереженія отъ ежегоднаго ремонтнаго изъ казны пособія, еще до истеченія десятилѣтняго срока хозяйственнаго завѣдыванія шоссе земствомъ, комитетъ министровъ остановился на томъ соображеніи, что точное исчисленіе будущихъ остатковъ отъ шоссейныхъ операцій представляется невозможнымъ, тѣмъ болѣе, что самое увеличеніе протяженія шоссированныхъ путей повлечетъ за собою и неизбѣжное увеличеніе ремонтныхъ расходовъ. При этомъ комитетъ находилъ, что въ видахъ полнаго обезпеченія успѣшнаго хода будущихъ работъ по шоссированію дорогъ въ Тульской губерніи, было бы желательно, чтобы полезная въ семъ отношеніи дѣятельность земства была направлена къ достиженію на первый разъ тѣхъ цѣлей, кои соотвѣтствовали бы имѣющимся въ распоряженіи земства наличнымъ средствамъ и удовлетворяли

наиболѣе безотлагательнымъ потребностямъ. Кромѣ того, принявъ во вниманіе, что размѣръ источниковъ, которые по предположенію тульскаго земства могутъ быть обращаемы на сооруженіе шоссированныхъ дорогъ въ губерніи, простирается, со включеніемъ и остатковъ отъ шоссейнаго сбора до 426 тыс. руб., между тѣмъ общій итогъ первоначально проектированной сѣти дорогъ достигаетъ 320 верстъ. Комитетъ министровъ, въ виду такой несоотвѣтственности средствъ къ потребностямъ въ улучшенныхъ путяхъ сообщенія, высказалъ желаніе, чтобы, при дальнѣйшемъ опредѣленіи порядка постепенности въ сооруженіи шоссе, на первую очередь поставлены были небольшіе подъѣздные пути къ станціямъ желѣзныхъ дорогъ и наиболѣе затруднительные для проѣзда участки грунтовыхъ дорогъ, съ допущеніемъ возможныхъ, по мѣстнымъ обстоятельствамъ, облегченій въ техническихъ условіяхъ постройки.

По всѣмъ симъ соображеніямъ комитетъ министровъ, журналами 30 сентября и 28 октября сего года, между прочимъ положилъ: предоставить министру путей сообщенія, по ближайшему своему усмотрѣнію, разрѣшать тульскому земству сбереженія отъ отпускаемаго ему ремонтнаго изъ казны пособія, употреблять, до истеченія договорнаго по содержанію шоссе срока, на устройство новыхъ шоссейныхъ въ губерніи дорогъ и преимущественно на шоссированіе подъѣздныхъ путей къ желѣзно-дорожнымъ станціямъ и неудобныхъ путей, съ тѣмъ, чтобы подобное употребленіе упомянутыхъ сбереженій допускаемо было въ размѣрѣ дѣйствительно имѣющихся средствъ, не иначе какъ при полной исправности и обез-

печенности ремонтомъ переданныхъ въ завѣдываніе земства казенныхъ шоссе.

На основаніи сего ВЫСОЧАЙШЕ утвержденнаго 16 октября сего года положенія комитета министровъ, г. министръ путей сообщенія не встрѣчаетъ препятствія къ обращенію на устройство въ Тульской губерніи новыхъ шоссе сбереженія 1875 г. въ размѣрѣ 25 т. руб., на основаніи составленнаго на этотъ годъ тульскою губернскою земскою управою, по соглашенію съ правительственнымъ инспекторомъ, росписанія отпускаемаго казною на ремонтъ шоссе Тульской губерніи пособія. При чемъ г. минисртъ присовокупилъ, что инспектору шоссейныхъ дорогъ, переданныхъ въ хозяйственное завѣдываніе земства Московской и Тульской губерній, предписано представить своевременно о размѣрѣ суммы, которую окажется возможнымъ отдѣлить на устройство новыхъ шоссе въ Тульской губерніи изъ указаннаго источника на наступающій 1876 годъ.

Пр этомъ послѣднемъ отношеніи своемъ г. министръ путей сообщенія препроводилъ копію съ выписки изъ журнала комитета министровъ 30 сентября и 28 октября 1875 года; каковая выписка прилагается при настоящемъ докладѣ.

При производствѣ дополнительныхъ изысканій отъ Одоева къ Сергіевскому, инженеръ управы Вѣтровъ руководствовался заявленіемъ одоевскаго уѣзднаго земскаго собранія о томъ, что въ описаніи этой линіи отъ р. Холохольни при д. Красной и Балабановой вкралась неточность, заключавшаяся въ томъ, что послѣ селенія Дубковъ названы ошибочно въ прошлогоднемъ постановленіи

Губернскаго Собранія селенія Чебышевка и Алехина, на которыя означенная линія идти не можетъ и что линія эта, согласно ходатайству одоевскаго уѣзднаго земства, должна направиться отъ Дубковъ на д. Болобанову, у которой и соединится съ линіею, проектированною инженеромъ Верховскимъ. Въ одинаковой мѣрѣ при производствѣ изысканій отъ Крапивны до Одоева, г. Вѣтровъ старался согласовать свои изысканія по этой линіи съ вышеприведеннымъ замѣчаніемъ гг. министровъ—военнаго и внутреннихъ дѣлъ о необходимости постройки шоссе отъ желѣзно-дорожной станціи Ясенки на Крапивну, Одоевъ и Бѣлевъ, каковое направленіе и по соображеніямъ г. министра путей сообщенія слѣдуетъ предпочесть предположенному земствомъ шоссе отъ Одоева прямо на Тулу. По тѣмъ же самымъ основаніямъ управа признала необходимымъ произвести изысканія по направленію отъ Одоева къ Бѣлеву, хотя эта линія и не входила въ составъ линій, предположенныхъ Губернскимъ Собраніемъ. Изысканія по этой послѣдней линіи, по уполномочію управы, произведены инженеромъ Тихменевымъ, съ уплатою ему какъ за производство изысканій, такъ и за составленіе проектовъ на устройство шоссе по вышеозначенной линіи по 14 руб. съ версты, что, по числу 40 верстъ, произведенныхъ г. Тихменевымъ изысканій, составило всей суммы 560 руб. Всего на производство дополнительныхъ изысканій, равно какъ на составленіе проектовъ, а также и на пересоставленіе всѣхъ проектовъ по прошлогоднимъ изысканіямъ инженера Верховскаго вслѣдствіе измѣненія профили, управою въ текущемъ году израсходовано изъ шоссейнаго сбора 2113 руб. 82 к.

Описаніе вышеупомянутыхъ одоевскихъ линій губернская земская управа, согласно указанію прошлогодняго собранія, передавала на предварительное обсужденіе одоевскаго уѣзднаго земскаго собранія, въ которое была также сообщена, для совокупнаго разсмотрѣнія, копія съ вышеприведеннаго отзыва г. министра путей сообщенія относительно постройки шоссе отъ желѣзно-дорожной станціи Ясенки на Крапивну, Одоевъ и Бѣлевъ. Съ своей стороны уѣздное собраніе съ глубокимъ огорченіемъ увидѣло, что указанія и соображенія гг. министровъ военнаго, внутреннихъ дѣлъ и путей сообщенія не согласуются съ надеждами и предположеніями одоевскаго земства по этому предмету. Въ постановленіи своемъ уѣздное собраніе подробно изложило тѣ обстоятельства и мѣстныя данныя, которыя побудили одоевское земство проектировать шоссейный путь отъ Одоева прямо на Тулу и отъ Одоева къ Сергіевскому. Прилагая при настоящемъ докладѣ въ подлинникѣ это постановленіе, губернская земская управа считаетъ долгомъ объяснить, что въ виду столь существенныхъ для уѣзднаго земства преимуществъ проектированныхъ имъ дорогъ, одоевское собраніе единогласно постановило ходатайствовать объ утвержденіи земскихъ шоссейныхъ дорогъ, внесенныхъ въ первую сѣть отъ Тулы прямо къ Одоеву и отъ Одоева къ Сергіевскому. При обсужденіи же вопроса объ избраніи проектированныхъ линій, одоевское земское собраніе единогласно признало наиболѣе полезною линію шоссе отъ с. Сергіевскаго, Крапивенскаго уѣзда, до с. Краснаго, Одоевскаго уѣзда, согласно изысканіямъ, сдѣланнымъ въ минувшемъ году инженеромъ Верховскимъ, и отъ Краснаго до Одоева,

согласно изысканіямъ, произведеннымъ въ настоящемъ году инженеромъ Вѣтровымъ. Наконецъ направленіе шоссе изъ Одоева въ Тулу, уѣздное собраніе, большинствомъ 16 противъ 5, приняло на село Воскресенское.

Вопросъ объ устройствѣ шоссе отъ г. Крапивны къ Ясенковской желѣзно-дорожной станціи вновь обсуждаемъ былъ въ крапивенскомъ уѣздномъ земскомъ собраніи, которое также ходатайствуетъ о включеніи на первую очередь устройства этого шоссе. Возбудить новое по этому предмету ходатайство уѣздное собраніе признало нужнымъ вслѣдствіе ходатайства крапивенской городской думы и сдѣланнаго ею заявленія о томъ, что г. Крапивна по своей значительнон фабричной и заводской дѣятельности ежегодно отправляетъ на вышепомянутую станцію Ясенки болѣе 2-хъ милліоновъ пудовъ разнаго товара, и что на эту же станцію привозится въ значительномъ количествѣ разный мѣстный грузъ изъ г. Одоева и въ особенности изъ селеній Одоевскаго уѣзда, прилегающихъ къ Крапивнѣ. Вышеозначенное постановленіе крапивенскаго уѣзднаго земскаго собранія губернская управа прилагаетъ при настоящемъ своемъ докладѣ и, сверхъ того, прилагаетъ еще истребованные ею, для полнаго и всесторонняго разсмотрѣнія настоящаго предмета, отзывы городскихъ думъ одоевской и бѣлевской, изъ коихъ одоевская дума считаетъ съ своей стороны необходимымъ устройство шоссе отъ Одоева на Крапивну и Ясенки; бѣлевская же дума, напротивъ того, ходатайствуетъ о немедленномъ устройствѣ проектированнаго уже земствомъ шоссе отъ Бѣлева на жалѣзно-дорожную станцію Кресты, заявляя при этомъ, что г. Бѣлевъ обойденъ желѣзно-дорож-

ными путями и что проведеніе сказаннаго шоссе вызывается мѣстными условіями ближайшаго и скорѣйшаго сообщенія съ желѣзною дорогою.

За тѣмъ губернская управа представляетъ на благоусмотрѣніе Губернскаго Собранія описанія дополнительныхъ линій, пояснительныя записки на всѣ линіи съ подробнымъ исчисленіемъ протяженія каждой линіи, стоимости устройства оныхъ и съ разцѣнкою общей стоимости по каждой линіи на отчужденіе земель, на земляныя работы, на мостовыя и дорожныя сооруженія, на устройство собственно шоссе и особо на улучшеніе дорогъ мѣстами безъ отчужденія земель.

Изложивъ дѣло о земскихъ шоссейныхъ дорогахъ въ томъ видѣ, какъ оно представляется въ настоящее время, управа считаетъ своею обязанностію доложить: 1) такъ какъ источникомъ для осуществленія сѣти земскихъ шоссейныхъ дорогъ губерніи на половину служатъ средства, предоставляемыя правительствомъ, и такъ какъ невозможно сомнѣваться въ пользѣ улучшенныхъ путей, въ какомъ бы направленіи по Тульской губерніи они не проводились, а потому предложенное правительствомъ направленіе отъ станціи московско-курской желѣзной дороги Ясенки на гг. Крапивну, Одоевъ и Бѣлевъ, которое указываетъ естественный, кратчайшій путь между тремя уѣздными городами, даетъ новую линію, нисколько не препятствуя осуществленію другихъ путей, для уѣздныхъ цѣлей болѣе выгодныхъ,—управа предлагаетъ Собранію принять безусловно и включить ее въ общую сѣть шоссейныхъ дорогъ губерніи; 2) съ проведеніемъ желѣзной дороги отъ г. Венева къ ст. московско-курской желѣзной дороги Лап-

тево, утрачивается особенное значеніе шоссейнаго пути по тому же направленію,—управа предлагаетъ линію эту изъ общей сѣти земскихъ шоссейныхъ дорогъ исключить; 3) по невозможности, за позднимъ временемъ года, провѣрить изысканія, сдѣланныя между г. Одоевомъ и Бѣлевомъ,—мнѣніе инженера Тихменева о необходимости шоссированія всей грунтовой дороги, въ приложеніи оставлено безъ измѣненія,—управа полагаетъ, что улучшеніе пути между этими городами также возможно сдѣлать мѣстами; 4) такъ какъ указанія правительства, въ утвержденныхъ господиномъ министромъ путей сообщенія линіяхъ шоссе совершенно совпадаютъ съ желаніемъ Земскаго Собранія, т. е. чтобы предварительно шоссировать подъѣздные пути къ станціямъ желѣзныхъ дорогъ и мѣстами грунтовыя дороги, а за тѣмъ уже постепенно перейдти къ исполненію всей сѣти, а потому управа предлагаетъ оставить безъ измѣненія порядокъ постройки утвержденныхъ линій и назначить къ исполненію ихъ на каждый годъ опредѣленную группу, на сумму около ста тысячъ; 5) линіямъ шоссейныхъ дорогъ, оставшимся не утвержденными, управа предлагаетъ, для постепенной постройки, назначить также очередь и годъ постройки, каковую и представить на утвержденіе правительства; 6) для осуществленія всей сѣти устройствомъ шоссе по всему протяженію требуется сумма въ 1500000 руб.; для шоссированія же однихъ непроѣзжихъ мѣстъ около 350000 руб., т. е. сумма, которая на этотъ предметъ въ губернскомъ земствѣ имѣется; но такъ какъ, независимо отъ этой суммы, необходимо имѣть еще средства для постояннаго ремонта сдѣланныхъ шоссе, который на первое

время не можетъ быть менѣе 300 р. на версту, а по числу 80 верстъ непроѣздныхъ мѣстъ потребуется ежегодно 24000 руб.,—для покрытія этого расхода, который предвидѣлся комитетомъ гг. министровъ при разсмотрѣніи способовъ постройки земскихъ шоссейныхъ дорогъ, коему точное исчисленіе будущихъ остатковъ отъ шоссейной операціи представилось невозможнымъ, тѣмъ болѣе, что самое увеличеніе протяженія шоссейныхъ путей повлечетъ за собою и неизбѣжное увеличеніе ремонтныхъ расходовъ, а потому могущіе образоваться остатки отъ ремонта правительственнаго шоссе, если будетъ дозволено, возможно употреблять для ремонта земскаго шоссе. Во всякомъ же случаѣ по окончаніи срока содержанія правительственныхъ шоссе, ремонтъ земскихъ шоссе долженъ производиться на счетъ уѣздныхъ земствъ, въ пользу которыхъ долженъ поступать шоссейный сборъ съ этихъ линій. 7) Дабы имѣть возможность удовлетворить потребностямъ губерніи въ проведеніи шоссейныхъ линій не по однимъ грунтовымъ дорогамъ, а частію и по землямъ частнаго владѣнія, которыя, по невозможности замѣнить ихъ участками отъ грунтовыхъ дорогъ, потребуютъ отчужденія, то управа полагаетъ, что эти, потребные для проведенія шоссейныхъ линій, участки земли частнаго владѣнія должны быть отчуждаемы на средства уѣзднаго земства, въ предѣлахъ границъ каждаго земства, такъ какъ, на предметъ отчужденія земли потребуется особая сумма, не вошедшая въ смѣту расходовъ на устройство шоссе, а потому предлагаетъ Собранію разрѣшить управѣ—начинать постройку утвержденныхъ линій не прежде, какъ по полученіи категорическаго согласія отъ уѣздныхъ управъ о

томъ, что нужные для проведенія шоссейной линіи участки земли будутъ пріобрѣтены управою, что для проложенія шоссейнаго пути по всей линіи нѣтъ препятствій и что ремонтъ по устройствѣ шоссе мѣстами уѣздное земство беретъ на себя; 8) если Земскому Собранію угодно будетъ назначить постройку шоссейныхъ дорогъ первой группы, то для успѣха дѣла управа полагаетъ необходимымъ пригласить для мѣстнаго участка въ наблюденіи за постройкою по одному члену отъ уѣздныхъ управъ, на обязанность коихъ возложить завѣдываніе по отчужденію тѣхъ небольшихъ участковъ земли, кои не могутъ быть обмѣнены на пролегающія части большихъ дорогъ и которые для удешевленія постройки линій потребуются, а равно на нихъ же должно быть возложено свидѣтельство годности матеріаловъ, наблюденіе за своевременною поставкою и за дѣйствительнымъ употребленіемъ ихъ въ дѣло. Для завѣдыванія постройкою шоссе пригласить еще одного инженера съ тѣмъ, чтобы техническія занятія по постройкѣ земскихъ шоссе и по завѣдыванію ремонтомъ правительственныхъ шоссе раздѣлить между тремя инженерами; самую же постройку производить частію съ подряда, на тѣхъ же основаніяхъ, какъ нынѣ производится ремонтъ правительственнаго шоссе, а частію хозяйственнымъ способомъ; при чемъ каменныя карьеры, гдѣ это будетъ возможно, или пріобрѣсти покупкою, или же взять на продолжительное время въ аренду—и не только по тѣмъ линіямъ, кои будутъ назначены къ постройкѣ въ будущемъ году, но и по всѣмъ путямъ, составляющимъ сѣть земскихъ шоссейныхъ дорогъ,—возложивъ это на

уѣздныя земскія управы, послѣ осмотра карьеровъ техникомъ. Чрезъ это значительно можетъ быть удешевлена постройка и ремонтъ линій и скорѣе осуществится желаніе имѣть удобные пути сообщенія.

Предсѣдатель *А. Кислинскій.*

Члены:
В. Эгерсъ.
Дм. Полонскій.
Баронъ А. Дельвигъ.
М. Крыловъ.

ПРИЛОЖЕНІЯ

КЪ ДОКЛАДУ О СѢТИ ЗЕМСКИХЪ ШОССЕЙНЫХЪ ДОРОГЪ.

КОМИТЕТЪ министровъ.

Октября 28 дня 1875 г.

№ 1518.

Выписка изъ журналовъ комитета министровъ 30 сентября и 28 октября 1875 года.

Слушана записка министра путей сообщенія, отъ 31 августа, за № 4931, (по Деп. шос. и вод. сообщ.), объ обращеніи сбереженій земства Тульской губерніи по ремонту переданныхъ сему земству казенныхъ шоссе, на устройство новыхъ въ губерніи шоссейныхъ дорогъ.

Выслушавъ означенное представленіе, комитетъ усматривалъ, что послѣдствія Высочайше разрѣшенной въ 1872 году передачи шоссейныхъ дорогъ Тульской губерніи въ хозяйственное завѣдываніе мѣстнаго земства оказываются вполнѣ удовлетворительными. Изложенныя въ этомъ представленіи свѣдѣнія, дополненныя словеснымъ отзывомъ товарища министра путей сообщенія, удостовѣряютъ, что съ самой передачи шоссейныхъ дорогъ земству дѣло это было ведено въ Тульской губерніи на столько правильно,

что въ отношеніяхъ земскихъ учрежденій къ правительственнымъ органамъ министерства путей сообщенія не было никакихъ недоразумѣній. Переданныя въ завѣдываніе земства шоссе не только содержатся въ должной исправности, но постепенно приводятся даже въ лучшее состояніе. Сумма ежегоднаго шоссейнаго сбора увеличилась противу прежняго на 185% и остатки отъ оной простирались уже по 1 января 1874 г. до 22 т. руб.; за то же время остатки отъ ремонтныхъ на шоссе ассигнованій достигали до 42 т. руб., а потребная на ремонтъ сумма исчислена нынѣ, вмѣсто прежнихъ 400 р. на версту въ годъ, въ 315 руб.

Изложенныя данныя заслуживаютъ, по мнѣнію комитета, особаго вниманія правительства и свидѣтельствуютъ о полезной въ семъ отношеніи дѣятельности земскихъ учрежденій Тульской губерніи. Данныя эти, при удостовѣреніи товарища министра путей сообщенія, что порядокъ завѣдыванія земствомъ Московской губерніи казенныхъ шоссе представляется въ настоящее время также удовлетворительнымъ, приводятъ комитетъ къ убѣжденію, что было бы желательно по возможности распространить и на другія губерніи допущенный по губерніямъ Московской и Тульской опытъ передачи шоссе въ завѣдываніе земствъ.

Обращаясь за симъ въ частности къ разсмотрѣнію предположенія министра путей сообщенія о разрѣшеніи нынѣ же употреблять на устройство новыхъ шоссированныхъ дорогъ въ Тульской губерніи сбереженій отъ ежегоднаго ремонтнаго изъ казны пособія, комитетъ остановился на томъ соображеніи, что точное исчисленіе будущихъ ос-

татковъ отъ шоссейныхъ операцій представляется невозможнымъ, тѣмъ болѣе, что самое увеличеніе протяженія шоссированныхъ путей повлечетъ за собою и неизбѣжное увеличеніе ремонтныхъ расходовъ. При этомъ комитетъ находилъ, что въ видахъ полнаго обезпеченія успѣшнаго хода будущихъ работъ по шоссированію дорогъ въ Тульской губерніи, было бы желательно, чтобы полезная въ семъ отношеніи дѣятельность земства была направлена къ достиженію на первый разъ тѣхъ цѣлей, кои соотвѣтствовали бы имѣющимся въ распоряженіи земства наличнымъ средствамъ и удовлетворяли наиболѣе безотлагательнымъ потребностямъ. Размѣръ указанныхъ въ представленіи министра путей сообщенія источниковъ, которые, по предположенію тульскаго земства, могутъ быть обращены на сооруженіе шоссированныхъ дорогъ въ губерніи, простирается до 426 т. руб., со включеніемъ и остатковъ отъ шоссейной операціи. Между тѣмъ, хотя земство и предположило ограничиться на первое время шоссированіемъ только непроѣздныхъ участковъ грунтовыхъ путей, всего протяженіемъ до 75 верстъ, но общій итогъ первоначально проектированной сѣти дорогъ достигаетъ 320 верстъ. Въ виду такой несоотвѣтственности средствъ съ потребностью въ улучшенныхъ путяхъ сообщенія было бы, по мнѣнію комитета, весьма желательно, чтобы, при дальнѣйшемъ опредѣленіи порядка постепенности въ сооруженіи шоссе, на первую очередь поставлены были небольшіе подъѣздные пути къ станціямъ желѣзныхъ дорогъ и наиболѣе затруднительные для проѣзда участки грунтовыхъ дорогъ, съ допущеніемъ возможныхъ по мѣстнымъ обстоятельствамъ облегченій въ техническихъ условіяхъ постройки.

По всѣмъ симъ соображеніямъ и во вниманіе къ полезной и правильной дѣятельности земскихъ учрежденій Тульской губерніи по завѣдыванію казенными шоссе, комитетъ не встрѣчалъ препятствій къ приведенію въ исполненіе, на изложенныхъ основаніяхъ, предположеній генералъ-адъютанта Посьета по настоящему дѣлу и потому полагалъ предоставить министру путей сообщенія:

1) По ближайшему своему усмотрѣнію, разрѣшать тульскому земству сбереженія отъ отпускаемаго ему ремонтнаго отъ казны пособія употреблять, до истеченія договорнаго по содержанію шоссе срока, на устройство новыхъ шоссейныхъ въ губерніи дорогъ и преимущественно на шоссированіе подъѣздныхъ путей къ желѣзно-дорожнымъ станціямъ и неудобныхъ къ проѣзду участковъ грунтовыхъ путей, съ тѣмъ, чтобы подобное употребленіе упомянутыхъ сбереженій допускаемо было въ размѣрѣ дѣйствительно имѣющихся средствъ, не иначе какъ при полной исправности и обезпеченности ремонтомъ переданныхъ въ завѣдываніе земства казенныхъ шоссе.

и 2) По соображеніи имѣющихся въ виду министерства путей сообщенія свѣдѣній, войти въ разсмотрѣніе вопроса, не будетъ ли признано возможнымъ дать нынѣ дальнѣйшее движеніе ходатайствамъ земствъ другихъ губерній относительно передачи въ завѣдываніе оныхъ мѣстныхъ казенныхъ шоссейныхъ дорогъ, въ тѣхъ случаяхъ, когда результаты соглашеній съ сими земствами представляются соотвѣтственными дѣйствительному положенію означенныхъ путей.

Государь Императоръ, въ 16 день октября 1875 г., положеніе комитета Высочайше утвердить соизволилъ.

Комитетъ, въ засѣданіе 28 октября, опредѣлилъ: сообщить о томъ министру путей сообщенія въ исполненію выпискою изъ журнала.

Подписалъ: Управляющій дѣлами комитета, Статсъ-Секретарь Кахановъ. Вѣрно: за завѣдующаго департаментомъ А. Клаше. Свѣрялъ: Дѣлопроизводитель С. Каширинъ.

Согласно постановленія прошлогодняго Губернскаго Земскаго Собранія, управа, войдя въ соглашеніе съ г. инспекторомъ шоссейныхъ дорогъ относительно поперечной профили шоссе и ширины мостовъ, поручила инженерамъ А. А. Вѣтрову и Ф. Л. Гонигъ передѣлать проекты и смѣты на устройство сѣти шоссейныхъ дорогъ, принявъ ширину мостовъ 4 саж. и поперечную профиль, предложенную г. инспекторомъ. По этой профили, въ грунтѣ песчано-глинистомъ, щебеночная насыпь дѣлается въ ящикѣ, вырытомъ между обочинами, и имѣетъ ширину 6 арш. и толщину $5^1/_2$ дюймовъ, послѣ укатки (по срединѣ 6 дюймовъ, по бокамъ 5 дюймовъ). Подщебеночный слой песка имѣетъ толщину 6 дюймовъ. Черезъ каждыя 2 сажени дѣлаются воронки, заполненныя пескомъ и хворостомъ. Для устройства одной версты шоссе по этой профили потребно: 84,18 куб. саж. щебня, 71,42 куб. саж. песку для подщебеночнаго слоя и $8^1/_2$ куб. саж. песку для 500 воронокъ, 3 кубич. саж. хвороста и 412 рабочихъ дней для разсыпки песка и щебня.

По проекту, составленному инженеромъ Верховскимъ, предполагалось сдѣлать щебеночную насыпь шириною только 5 арш. и толщиною $4^2/_3$ дюйма послѣ укатки,

Подщебеночный слой песка имѣлъ толщину 4 дюйма. Вороновъ не было.

По старой профили для устройства одной версты шоссе потребно: 59,52 куб. саж. щебня, 39,68 куб. саж. песку для подщебеночнаго слоя и 27,78 куб. саж. песку для обочинъ и 320 рабочихъ дней для разсыпки песка и щебня.

Слѣдовательно на устройство одной версты шоссе по профили г. инспектора потребно болѣе:

24,66 куб. саж. щебня	по 22 руб.	542 руб.	52 коп.
12,46 куб. саж. песку	по 10 руб.	124 руб.	60 коп.
3,— куб. саж. хвороста	по 4 руб.	12 руб.	—
92,— рабочихъ дней	по 50 копѣекъ	46 руб.	—
	Итого.	725 руб.	12 коп.

Ширина мостовъ прежде полагалась 2 саж., теперь принята въ 4 саж. Уширеніе это весьма мало увеличиваемъ среднюю стоимость устройства одной версты шоссе.

По сдѣланнымъ вновь смѣтамъ средняя стоимость версты (безъ отчужденія земли) опредѣлилась въ 3915½ р., а по проекту г. Верховскаго была 3017 руб., т. е. теперь на 900 руб. оказалась дороже (прежняя цѣна землекопа 50 коп., теперь увеличена до 60 коп. и введено въ смѣты устройство переѣздныхъ мостиковъ, верстовыхъ столбовъ и сотенныхъ знаковъ и устройство отводныхъ канавъ).

Передѣланный проектъ устройства дорогъ управа препроводила въ сентябрѣ мѣсяцѣ г. инспектору на разсмотрѣніе. Г. инспекторъ, черезъ помощника своего, заявилъ, что принятые въ проектѣ уклоны 0,06 и мѣстами 0,07 допустить нельзя, что наибольшая крутость не должна

превосходить уклона 0,05 и то не болѣе какъ на протяженіи 50 погон. саж., вообще же слѣдуетъ допустить уклоны не болѣе 0,04. Сверхъ сего г. инспекторъ предложилъ ввести въ смѣты укрѣпленіе дерномъ или камнемъ боковыхъ шоссейныхъ канавъ, на крутыхъ скатахъ, отъ размыва водою.

Исполненіе подобнаго требованія, прекраснаго по теоріи, но не выполняемаго часто на дѣлѣ даже на правительственныхъ шоссе, повело бы къ огромнымъ издержкамъ, ибо при уклонѣ 0,04, во многихъ мѣстахъ, напр. на линіи Кашира-Пахомово, потребовалось бы или дѣлать выемки на глубину 10 саж. (одна верста такой выемки стоитъ 200000 руб.), или же, при не очень большихъ выемкахъ, необходимо дѣлать очень высокія насыпи и мосты—вдвое длиннѣе и выше предположенныхъ.

Поэтому управа, оставивъ проектъ устройства шоссе безъ измѣненія, положила вопросъ этотъ предоставить рѣшенію Собранія. Съ своей стороны управа полагаетъ, что одного предѣльнаго уклона для всѣхъ линій шоссе назначить невозможно; но для каждой линіи слѣдуетъ назначить особый предѣльный уклонъ, потому что для одной линіи, напримѣръ Епифань—Михайловка, измѣнить принятый въ проектѣ уклонъ 0,06 на уклонъ 0,05, потребуетъ затраты всего 100 рублей; тогда какъ для другой линіи, напримѣръ Кашира—Пахомово, измѣнить взятый уклонъ 0,07 на 0,06, потребуетъ затраты 20000 рублей; а если допустить, какъ и для первой линіи уклонъ 0,05, то затрата капитала будетъ громадная. Когда устройство дорогъ будетъ рѣшено, то болѣе подробными изысканіями, вѣроятно, можно будетъ въ нѣкоторыхъ мѣстахъ обойти крутости безъ большихъ затратъ.

Относительно мощенія и дерновки канавъ, управа полагаетъ, въ виду и безъ того значительной поверстной стоимости устройства шоссе, не вводить въ сметы подобнаго расхода; если же после устройства шоссе действительно окажется где либо размывъ канавъ, то можно будетъ тогда исправить и укрепить ихъ.

Стоимость устройства шоссейныхъ дорогъ съ примернымъ расходомъ на отчужденіе земли, определилась следующая:

Наименованіе линій.	Длина линій.	Стоимость устройства.	
		Всей линіи	Одной версты.
Линія отъ Новосили до Залегощъ	13 верстъ.	66238р.	5095 р.
Линія отъ Епифани къ Михайловке	15 в. 100 с.	54264р.	3570 р.
Линія отъ Подол.-Харьков. шоссе къ Мал. Скуратову .	5 в. 200 с.	20409р.	3779 р.
Линія отъ Ясенки на шоссе до ст. Ясенки Моск.-Кур. жел. дороги . . .	1 в. 230 с.	5378р.	3683 р.
Линія отъ Сергіевскаго до переезда черезъ Моск.-Курск. жел. дорогу . . . Линія отъ Сергіевскаго до Кондырево на Воронежскомъ шоссе	14 в. 60 с.	46392р.	3285 р.
Линія отъ ст. Лазарево до Лапотково. . . .	3 в. 400 с.	13437р.	3536 р.
Итого 7 линій .	52 в. 490 с.	206118р.	

Наименованіе линій.	Длина линій.	Стоимость устройства.	
		Всей линіи	Одной версты.
Линія Бѣлевъ—Кресты .	60 в. 465 с.	232970р.	3823 р.
Линія Кашира—Пахомово .	48 в.	207881р.	4331 р.
Итого 2 линіи .	108 в. 465 с.	440851р.	
Линія Одоевъ—Тула черезъ Воскресенское .	69 в. 100 с.	268524р.	3880 р.
Линія Одоевъ—Сергіевское	49 в. 16 с.	204837р.	4177 р.
Итого 2 линіи .	118 в. 116 с.	473361р.	
Линія Ясенки—Крапивна .	25 в. 79 с.	92647р.	3683 р.
Линія Крапивна—Одоевъ .	33 в. 371 с.	140037р.	4150 р.
Линія Одоевъ—Бѣлевъ .	39 в. 480 с.	152904р.	3826 р.
Итого 3 линіи .	98 в. 430 с.	385588р.	
Линія Веневъ—Лаптево .	40 в. 485 с.	171228р.	4179 р.
А всего 15 линій.	419 в. 486 с.	1677146р.	3993 р.

Болѣе подробно стоимость устройства шоссейныхъ дорогъ показана въ нижеслѣдующей таблицѣ.

№№	Наименованіе линій.	Протяженіе дорогъ.	Стоимость устройства дорогъ.							Стоимость улучшенія дорогъ мѣстами (безъ отчужденія).
			Отчужденіе земли.		Земляныя работы.	Мостовыя и дорожныя сооруженія.	Устройство собственно шоссе.	ИТОГО.		
			Десятинъ.	На сумму.						
1	Тула—Одоевъ . . .	69 в.100с.	95	5700 р.	54412р95½к	10696р17 к	197714р59 к.	268524р.		62822р.
2	Бѣлевъ—Кресты . . .	60 в.465с.	22	1760—	51579р22 к	15190р27¾	164440р61½	232970р.		46411р.
3	Кашира—Пахомово . .	48 в.	25	1000—	41336р. 7 к	13298р39¼	152246р85 к.	207881р.		36309р.
4	Веневъ—Лаптево . . .	40 в.485с.	{10 лѣс. 75 пол.	7750—	49614р93 к	10193р38½	103669р48½	171228р.		67433р.
5	Одоевъ—Сергіевское . .	49 в. 16с.	85	8500 —	54711р71½к	13508р12¾	128117р61½	204837р.		38851р.
6	Новосиль—Залегощъ . .	13 в.	20	2000—	26075р52 к	5705р74½	32456р31 к.	66238р.		23825р.
7	Епифань—Михайловка . .	15 в.100с.	3	300—	12565р74 к	3156р25½	38241р94	54264р.		(Вся линія 53964р
8	Скуратово—Кондырево . .	5 в.200с.	9	900—	3264р60 к	883р47 к.	15361р26	20409р.		2411р.
9	Ясенки—Ясенки . . .	1 в.230с.	3½	350—	931р 1 к	175р58	3921р34	5378р.		0
10	Сергіевское—переѣздъ М.К.ж.д.	360с.	} 13	1300 -	8316р 1 к	1149р34	35626р42	46392р.		2829р.
12	Сергіевское—Кондырево . .	13 в.200с.								
11	Лазарево—Лапотково . .	3 в.400с.	6	600—	2261р51 к	354р66	10221р 4	13437р.		336р.
13	Ясенки—Крапивна . . .	25 в. 79с.	12	1200—	18624р59½к	5252р75¾	67570р14¾	92647р		9518р.
14	Крапивна—Одоевъ . . .	33 в.371с.	18	1350—	50934р13½к	7920р87½	79832р26½	140037р.		30146р.
15	Одоевъ—Бѣлевъ . . .	39 в.480с	—	—	47354р85 к	9723р27½	95826р52 к	152904р.		(Вся линія 152904р
	ИТОГО .	419 в.486с.	396½	32710р	421982р86 к	97208р31 к	1125246р39¾	1677146р.		527759р.

Примѣчаніе. Стоимость отчужденія земли показана приблизительная, такъ какъ количество земли точно опредѣлить нельзя, по неимѣнію свѣдѣній о ширинѣ проѣзжихъ дорогъ, по которымъ большею частію проведены линіи шоссе.

Въ виду столь значительной суммы, потребной на устройство сѣти шоссейныхъ дорогъ, Собраніе можетъ быть найдетъ возможнымъ ограничиться шириною шоссе въ 5 аршинъ, принявъ профиль г. инспектора, во всѣхъ прочихъ частяхъ, безъ измѣненія. На одинъ аршинъ ширины шоссе потребно на версту:

14 куб. саж. щебня по 22 руб. . . .	308 руб.
11 куб. саж. песку по 10 руб. . . .	110 руб.
64 рабочихъ дня по 50 коп. . . .	32 руб.
Итого. . .	450 руб.

Или на 100 верстъ шоссе требуется излишней затраты 45000 руб.

При взглядѣ на планъ проектируемыхъ къ постройкѣ линій кажется, что нѣкоторыя изъ нихъ во многихъ мѣстахъ слѣдовало бы спрямить, имѣя въ виду наиважнѣйшее достоинство дороги—ея короткость. Инженеръ Верховскій, производившій изысканія, почти вездѣ шелъ по существующимъ дорогамъ, которыя мѣстами далеко отклоняются отъ кратчайшаго пути. Можно полагать, что въ нѣкоторыхъ мѣстахъ расходъ по отчужденію земли ($2^1/_2$ десятины на одну версту дороги, при ширинѣ дороги 12 саж.) и излишнія земляныя работы вполнѣ окупятся сокращеніемъ длины шоссе.

Поэтому если Собраніе рѣшитъ строить сплошь нѣкоторыя шоссейныя дороги, то было бы желательно, чтобы оно назначило извѣстные пункты, между которыми позволительно было бы сдѣлать подробныя изысканія для уменьшенія длины дороги, а можетъ быть и удешевленія ея устройства.

Ниже прилагаются пояснительныя записки къ проек-

ту устройства 15 линій и пояснительная записка объ улучшеніи дорогъ мѣстами.

Инженеръ *А. Вѣтровъ.*
Инженеръ *Ф. Гонигъ.*

Улучшеніе дорогъ мѣстами.

Устройство шоссе, мостовъ, исправленіе крутостей.

1-я ЛИНІЯ ТУЛА—ОДОЕВЪ,

черезъ Воскресенское.

1) Все протяженіе казенной засѣки отъ пикета № 47 до 66, всего 1900 погон. саж., слѣдуетъ шоссировать и устроить трубу.

2) Шоссировать отъ конца деревни Храбрищево до конца луговаго мѣста и оврагъ на 33-й верстѣ, т. е. отъ начала 29-й версты до начала 34-й, всего 5 верстъ 100 саж., и устроить 7 трубъ и 2 моста.

3) Шоссировать улицу с. Воскресенскаго на длину 300 саж., отъ № 173 до 175, и сдѣлать насыпь и выемку.

4) Переходъ чрезъ оврагъ на 41-й верстѣ шоссировать на длину 50 саж. и сдѣлать насыпь и трубу.

5) Переходъ чрезъ р. Глутню шоссировать на длину 210 саж. и сдѣлать земляныя работы и мостъ.

6) Переходъ чрезъ р. Неплейку шоссировать на длину 200 саж., устроить мостъ и сдѣлать земляныя работы.

7) Переходъ чрезъ оврагъ на 60-й верстѣ: сдѣлать всѣ земляныя работы, мостъ и шоссировать 150 саж.

8) Переходъ чрезъ оврагъ на 62-й верстѣ: сдѣлать всѣ земляныя работы, мостъ и шоссировать 300 саж.

9) Переходъ чрезъ р. Сухую-Воронку: сдѣлать насыпь и выемку, устроить трубу и шоссировать 250 саж.

Итого слѣдуетъ сдѣлать:

1) Шоссировать 6960 пог. саж., по 5 р. $73^{1}/_{4}$ к—39895р.
2) Сдѣлать 7600 куб. с. земляныхъ работъ по 2р.—15200р.
3) Устроить 6 мостовъ и 10 трубъ на сумму — 5883р.
4) 5-ть верстъ новой дороги обрыть канавами,
1475 куб. саж. по $1^{1}/_{4}$ руб. . . . . — 1844р.

ВСЕГО . . . . 62822р.

2-я ЛИНІЯ БѢЛЕВЪ—КРЕСТЫ.

1) Шоссировать первыя 2 версты дороги и устроить 5 трубъ.

Первыя 7 верстъ обрыть канавами.

2) Въ Городнѣ шоссировать 100 саж. и построить мостъ.

3) Въ Астафьевѣ устроить насыпь, мостъ и шоссировать 100 саж. (№ 70—71) и сдѣлать земляную работу, т. е. вырыть канавы и спланировать еще 200 саж. (№ 69—70 и 71—72).

4) Въ Савинковой Рукѣ шоссировать и произвести всю земляную работу, 225 саж. (№ 86—88) и устроить мостъ.

5) Въ Монаенкахъ очень грязна улица; надо шоссировать отъ № 117 до № 120, 300 саж. и устроить насыпь и мостъ большой, такъ какъ малый хорошъ.

6) Въ Вараринѣ на улицѣ грязь и топь; необходимо

шоссировать 400 саж. отъ № 157 до № 161 и устроить трубу.

7) Въ Байдинѣ можно воспользоваться существующею насыпью, сдѣланною къ мосту, хотя она и ниже проектной линіи, и только выстроить мостъ, который совсѣмъ не годится.

8) Въ Меркуловѣ проѣздъ хорошъ, но затруднителенъ главнымъ образомъ по крутизнѣ горъ; придется сдѣлать земляныя работы и шоссировать на длину 600 саж. и устроить два моста.

9) Въ Хитровѣ необходимо устроить мостъ и насыпь, такъ какъ тамъ весной совсѣмъ нѣтъ проѣзду. Надо сдѣлать земляныя работы, т. е. насыпи и выемки и шоссировать на протяженіи 240 саж. отъ № 280—283 и выстроить мостъ.

Всего шоссировки, считая первыя двѣ версты по разливу, 2965 саж. и вырыть канавъ и выровнять дорогу на 7 верстъ. Мостовъ устроить 8 и трубъ шесть.

Итого слѣдуетъ сдѣлать:

1) Шоссировать 2965 погон. саж. по 5 р. 73¼ к., на сумму	16995 р.
2) Сдѣлать 8900 куб. саж. земляныхъ работъ по 2 руб., на сумму	17800 р.
3) Устроить 8 мостовъ и 6 трубъ, на сумму	9235 р.
4) Прокопать 7 верстъ канавъ, т. е. 2065 куб. саж., по 1 р. 25 к., на сумму	2381 р.
ВСЕГО	46411 р.

3-я ЛИНІЯ КАШИРА—ПАХОМОВО.

1) Провести новую дорогу по лѣсу, отъ № 2 до № 3,

на разстояніи 100 саж., и сдѣлать трубу и насыпь, и шоссировать.

2) Сдѣлать насыпь и мостъ въ Соломенныхъ Заводахъ, чрезъ рѣку Скнижку, длиною 70 саж.

3) Въ с. Климовскомъ сдѣлать насыпь, выемку и мостъ, всего длиной 220 саж.

4) На р. Безпутѣ провести новую дорогу $2^1/_2$ версты, отъ № 154 до № 167, сдѣлать насыпи, выемку и мостъ чрезъ р. Безпуту; если шоссировать, то на длину 500 саж.

5) Устроить новую дорогу отъ дер. Тетерки до дерев. Ледовскіе выселки, на разстояніи 3 верстъ.

6) Переходъ чрезъ р. Мутню требуетъ устройства моста, насыпи и выемки, отъ № 217 до № 221, длиною 400 с.

7) Устроить насыпь и трубу у самаго города, № 238, длиною 100 саж., шоссировать.

Сдѣланныя насыпи и выемки на протяженіи 1400 пог. саж. необходимо шоссировать.

Сдѣлать вновь дороги, т. е. обрыть канавами и сдѣлать полотно на протяженіи $5^1/_2$ верстъ.

Итого слѣдуетъ сдѣлать:

1) Шоссировать 1400 пог. саж., по 5 р. $73^1/_4$ коп., на сумму	8025 р.
2) Сдѣлать 9500 куб. саж. земляныхъ работъ по 2 руб., на сумму	19000 р.
3) Устроить 4 моста и 5 трубъ, на сумму .	7255 р.
4) Выкопать 1623 куб. саж. канавъ, по 1 р. 25 коп., на сумму.	2029 р.
ВСЕГО . . . . :	36309 р.

4-я ЛИНІЯ ВЕНЕВЪ—ЛАПТЕВО.

По большой дорогѣ линія идетъ менѣе двухъ верстъ, 28 верстъ идетъ полями и лѣсомъ и 11 верстъ узкой проселочной дорогой; поэтому всѣ земляныя работы необходимо сдѣлать, допустивъ уклонъ 0,06, также надо устроить всѣ мостовыя сооруженія.

Устройство земляныхъ работъ при уклонѣ 0,06, вмѣстѣ съ вырубкою лѣса и корчеваніемъ будетъ стоить . . . . 39000 р.

Устройство 18 трубъ и 3 мостовъ. . . . 8433 р.

Шоссировать необходимо все протяженіе дороги въ лѣсу 2300 пог. саж. и болѣе значительныя насыпи и выемки на протяженіи 2700 саж., всего 10 верстъ по 2000 руб. . . . 20000 р.

ВСЕГО . 67433 р.

5-я ЛИНІЯ ОДОЕВЪ—СЕРГІЕВСКОЕ.

1) При переходѣ черезъ р. Локну на 2 верстѣ надо сдѣлать земляныя работы, при уклонѣ 0,07, мостъ и шоссировать 450 погон. саж.

2) Шоссировать переходъ черезъ Гагаринскій лѣсъ, т.е. всю 9 версту и сдѣлать канавы.

3) Въ оврагѣ на 12 верстѣ сдѣлать земляныя работы, трубу и шоссировать 250 погон. саж.

4) Въ Красногорьѣ на 14 верстѣ сдѣлать земляныя работы, при уклонѣ 0,07, мостъ черезъ оврагъ и шоссировать 200 погон. саж.

5) Въ Бѣгинѣ на 21 верстѣ, сдѣлать земляныя работы, мостъ и шоссировать 100 погон. саж.

6) При переходѣ черезъ р. Холохольню сдѣлать земляныя работы, мостъ и шоссировать 150 погон. саж.

7) Шоссировать улицу деревни Балабановой—200 пог. саж.

8) На 14 и 15 пикетахъ (отъ Холохольни къ Одоеву) сдѣлать земляныя работы, мостъ черезъ оврагъ и шоссировать 200 пог. саж.

9) На 70 пикетѣ сдѣлать земляныя работы, мостъ черезъ оврагъ и шоссировать 100 пог. саж.

10) На 111 и 112 пикетахъ сдѣлать земляныя работы (при уклонѣ 0,07), мостъ черезъ оврагъ и шоссировать 250 погон. саж.

11) Окопать новую дорогу канавами на протяженіи 14 верстъ.

Итого слѣдуетъ сдѣлать:

1) Шоссировать 2400 погон. саж. по 5 руб. 73¼ коп., на сумму	13757 р.
2) 6000 куб. саж. земляныхъ работъ по 2 р., на сумму	12000 р.
3) 7 мостовъ и 1 трубу, на сумму	8094 р.
4) Выкопать 4000 куб. саж. канавъ по 1 р. 25 коп., на сумму	5000 р.
ВСЕГО.	38851 р.

6-я ЛИНІЯ НОВОСИЛЬ—ЗАЛЕГОЩЬ.

1) Необходимо устроить незаливаемый мостъ и насыпь у ручья Залегощь, такъ какъ теперь весной, около трехъ недѣль, не бываетъ никакого сообщенія города со станціей.

2) Устроить насыпь въ оврагѣ (№ 25) и сдѣлать мостъ, такъ какъ существующій хотя и хорошъ, но затопляется весенней водою, и шоссировать 25 саж.

3) Устроить мостъ и насыпь въ оврагѣ № 53; шоссировать 30 саж.

4) Устроить земляное полотно отъ кладбища до рѣки Зуши и далѣе въ гору; шоссиравать 350 саж.

Итого слѣдуетъ сдѣлать:

1) Шоссировать 725 пог. саж. по 4 р., на сумму	2900 р.
2) Сдѣлать 7080 куб. саж. земляныхъ работъ по 2 руб. 50 коп., на сумму	17700 р.
3) Устроить 3 моста на сумму.	3225 р.
ВСЕГО.	23825 р.

7-я ЛИНІЯ ЕПИФАНЬ—МИХАЙЛОВКА.

По причинѣ болотистаго грунта необходимо шоссировать всю линію, на сумму 53964 р.

8-я ЛИНІЯ ОТЪ СТ. СКУРАТОВО до Подольско-Харьковскаго шоссе.

На этой линіи надо устроить насыпь и выемки, при переходѣ чрезъ большой оврагъ на 4 верстѣ, и мостъ; шоссировать на протяженіи 200 пог. саж.

За тѣмъ одну версту дороги, по землѣ князя Кугушева, окопать канавами.

Итого слѣдуетъ сдѣлать:

1) Шоссировать 200 пог. саж. по 5 руб. 73¼ коп., на сумму	1147 р.

2) Сдѣлать 510 куб. саж. земляныхъ работъ, по 1 р. 50 коп., на сумму. . . . . . . 765 р.
3) Устроить одинъ мостъ, на сумму . . . . 499 р.
ВСЕГО. . . . . 2411 р.

9-я ЛИНІЯ ОТЪ ЯСЕНКИ НА ШОССЕ до ст. Ясенки на М. К ж. д.

Проѣздъ по этой линіи ничѣмъ не затрудняется и шоссировать эту линію слѣдуетъ тогда, когда будетъ устроено шоссе отъ ст. Ясенки до г. Крапивны.

ЛИНІЯ 10-я ОТЪ СЕРГІЕВСКОЕ до переѣзда черезъ М. К. ж. д.

ЛИНІЯ 12 ОТЪ СЕРГІЕВСКОЕ ДО КОНДЫРЕВО на Воронежское шоссе.

1) Надо шоссиросать отъ переѣзда до станціи 250 погон. саж.

2) Отъ станціи по улицѣ, до выхода на дорогу шоссировать 150 пог. саж.

3) Около Саватѣево, на оврагѣ, шоссировать 30 пог. саж. и сдѣлать насыпь и трубу.

Итого слѣдуетъ сдѣлать:

1) Шоссировать 430 саж. по 5 руб. $73^{1}/_{4}$ коп., на сумму . . . . 2465 р.
2) Сдѣлать 80 куб. саж. насыпи по 1 руб. 50 коп., на сумму . . . . 120 р.
3) Устроить одну трубу, на сумм . . . . . 244 р.
ВСЕГО . . . . . 2829 р.

11-я ЛИНІЯ ОТЪ СТ. ЛАЗАРЕВО ДО ЛАПОТКОВО.

На этой линіи можно ограничиться устройствомъ насыпи и трубы на пикетѣ № 2, т. е. сдѣлать 130 куб. саж. насыпи по 1 р. 50 к. на 195 руб., устроить трубу 141 руб.

ВСЕГО . . . . 336 р.

13-я ЛИНІЯ ЯСЕНКИ—КРАПИВНА.

1) У Дубровки на 6 верстѣ, въ оврагѣ, сдѣлать насыпь и трубу и шоссировать на длину 100 саж.

2) На р. Соловѣ сдѣлать насыпь, мостъ и шоссировать 100 саж.

3) На р. Браженкѣ сдѣлать насыпь, мостъ и трубу и шоссировать 200 саж.

Итого слѣдуетъ сдѣлать:

1) Шоссировать 400 погон. саж. по 5 руб. $73^1/_4$ коп., на сумму . . . . 2293 р.

2) Устроить насыпи 2200 куб. саж. по 2 руб., на сумму . . . . 4400 р.

3) Устроить 2 моста и 2 трубы, на сумму . 2825 р.

ВСЕГО . . . . 9518 р.

14-я ЛИНІЯ КРАПИВНА—ОДОЕВЪ.

1) Необходимо сдѣлать земляныя работы (допустивъ уклонъ 0,07) и мостъ черезъ оврагъ, на 13 верстѣ отъ Крапивны, и шоссировать 500 пог. саж.

2) На 58 верстѣ Никольской линіи Тула—Одоевъ необходимо сдѣлать земляныя работы (при уклонѣ 0,07) и мостъ, и шоссировать 650 саж.

3) Четыре версты до дер. Болдово линія идетъ полями, а потому необходимо выкопать дорожныя канавы на протяженіи 4 верстъ.

4) Въ дер. Безлѣпкинѣ, на пикетахъ 324, 325, 326 и 329, сдѣлать земляныя работы, при уклонѣ 0,07, мостъ черезъ р. Сижинку; шоссировать 350 погон. саж.

Итого слѣдуетъ сдѣлать:

1) Шоссировать 3 версты по 2866 р., на сумму	8608 р.
2) Сдѣлать 8500 куб. саж. земляныхъ работъ по 2 руб., на сумму	17000 р.
3) Устроить три моста, на сумму	4538 р.
ВСЕГО.	30146 р.

15-я ЛИНІЯ ОДОЕВЪ—БѢЛЕВЪ.

Мѣстность по дорогѣ отъ Одоева въ Бѣлевъ переполнена оврагами. Дорога весною и осенью, при значительной крутости овраговъ и по свойству грунта, бываетъ крайне затруднительна; поэтому если шоссировать, то слѣдуетъ всю линію на сумму 152904 р.

Примѣчаніе. При опредѣленіи стоимости улучшенія дорогъ, не введенъ расходъ по отчужденію земли.

Инженеръ *А. Вѣтровъ*
Инженеръ *Ф. Гоницъ.*

1.

ЛИНІЯ.

ОТЪ ТУЛЫ ДО ОДОЕВА,

черезъ с. Воскресенское.

Пояснительная записка.

Направленіе линіи. Линія начинается на выходѣ изъ г. Одоева, подъ горой, на берегу р. Упы, у конца городской мостовой; идетъ сначала по лѣвому берегу, а потомъ по мосту, выстроенному уѣзднымъ земствомъ, переходитъ на правый берегъ и слѣдуетъ на дер. Нестерово, проходитъ казенную засѣку по существующей просѣкѣ; далѣе идетъ вездѣ по проѣзжей дорогѣ черезъ селенія: Никольское, Храбрищево, Аверково до села Воскресенскаго, по улицѣ котораго идетъ до берега р. Упы, которую и переходитъ по существующему мосту. Далѣе, оставляя влѣвѣ деревню Выглядовку, идетъ черезъ Ильинское, Садки, Балакирево, Хлыново, Татево и Иньшино и выходитъ къ мастерскимъ Московско-Курской желѣзной дороги. Перейдя по существующему мосту р. Воронку, линія подымается въ гору и оканчивается у начала Калужской улицы г. Тулы. Подробности видны на планѣ; вся длина линіи 69 верстъ 100 саж., изъ которыхъ 47 верстъ линія идетъ по широкой проѣзжей дорогѣ и 13 верстъ по полевымъ дорогамъ.

Во многихъ мѣстахъ линію слѣдовало бы спрямить, свернувъ съ проѣзжей дороги. Расходъ по отчужденію земли былъ бы весьма незначителенъ.

Грунтъ земли. Вездѣ песчано-глинистый.

Поперечная профиль. Принята какъ для грунта песчано-глинистаго.

Продольная профиль. Мѣстность большею частію ровная и земляныхъ работъ весьма мало; наибольшой уклонъ принятъ 0,07, но можно взять 0,06, при чемъ количество работъ увеличится незначительно (1500 р.)

Мостовыя сооруженія. 33 деревянныя трубы, 2 каменныхъ и 9 деревянныхъ мостовъ, изъ которыхъ 2 заливные моста черезъ р. Упу, длиною каждый 34 саж. и мостъ въ 16 саж. черезъ р. Воронку существуютъ и находятся въ удовлетворительномъ состояніи.

Устроиство 35 трубъ и 6 мостовъ будетъ стоить 9220 руб. 17 коп.

Матеріалъ. Песокъ и камень имѣются: въ Одоевѣ, въ оврагахъ около Несторово, Никольское, Вялина, Храбрищево и Хлыново, на берегахъ рѣкъ: Упы и Неплейки и наконецъ въ Пятницкомъ, вѣроятная цѣна щебня 22 руб., песку 10 руб.

Стоимость постройки дороги 262823 р. 71$^1/_2$ к.
Стоимость одной версты . . 3798 р. 3 к.

Инженеръ *Ф. Гонигъ.*

2.

ЛИНІЯ.

БѢЛЕВЪ—КРЕСТЫ.

Пояснительная записка.

Направленіе линіи. Вся длина линіи 60 верстъ 465 саженъ; именно: около $50^1/_2$ верстъ линія идетъ по большой чернской дорогѣ, 2 версты по одоевской дорогѣ (отъ Бѣлева) и только на протяженіи $8^1/_2$ вер. идетъ не по дорогамъ.

Начинаясь отъ существующаго моста чрезъ рѣку Оку, въ г. Бѣлевѣ, линія на 10-й верстѣ выходитъ на большую чернскую дорогу, по которой и идетъ 50 верстъ до ст. Кресты М. К. ж. д. Подробности видны на планѣ.

Во многихъ мѣстахъ линію слѣдовало бы спрямить.

Грунтъ земли. Первые 2 версты по заливному лугу—черноземный, слѣдующія 6 верстъ по выгону—черноземно-песчаный, затѣмъ 47 верстъ (до 56 версты, у дер. Хитрово)—песчано-глинистый, послѣднія 6 верстъ—черноземно-глинистый.

Поперечная профиль. Принята какъ для грунта песчано-глинистаго.

Продольная профиль. Для избѣжанія большихъ земляныхъ работъ допущенъ мѣстами уклонъ 0,07. Подробности видны на чертежѣ.

Мостовыя сооруженія. 10 деревянныхъ мостовъ длиною отъ 5 до 24 саж. и 25 деревянныхъ трубъ, всего на сумму 12848 р. $27^3/_4$ к.

Матеріалъ. Камень и песокъ имѣются: въ Бѣлевѣ, на берегу Оки, въ Житовѣ, Городнѣ, Астафьевѣ, въ Савинкѣ, въ Монаенкахъ, на берегахъ р. Снѣжеда и въ Синегубовѣ. Цѣна песку 8 руб., щебня 22 р. за кубич. саж.

Стоимость постройки дороги . 231210р.11¼к.

Стоимость одной версты . . . 3794р.68к.

При уклонѣ 0,06 работъ будетъ болѣе на 1500 руб. примѣрно.

Инженеръ *А. Вѣтровъ.*

3.

ЛИНІЯ.

ОТЪ Г. КАШИРЫ ДО СТАНЦ. ПАХОМОВО М. К. Ж. Д.

Пояснительная записка.

Направленіе линіи. Кратчайшее разстояніе, по прямой линіи, отъ Каширы до Пахомово будетъ не болѣе 37 верстъ. По причинѣ глубокихъ овраговъ, проектируемая линія шоссе, значительно отклоняясь отъ кратчайшаго направленія, имѣетъ длину 48 верстъ и идетъ почти вездѣ по большой дорогѣ. Подробности видны на планѣ.

Мѣстами линію слѣдовало бы спрямить.

Грунтъ земли. Вездѣ черноземно-глинистый.

Поперечная профиль. Принята какъ для грунта

песчано-глинистаго; глубина канавъ предполагается $3^1/_2$ фута.

Продольная профиль. Для избѣжанія большихъ земляныхъ работъ допущенъ мѣстами уклонъ 0,07.

Мостовыя сооруженія. Пять деревянныхъ мостовъ, длиною отъ 5 до 20 саж., 4 каменныя трубы и 11 деревянныхъ трубъ, всего на сумму 11206 р. $39^1/_4$ коп.

Матеріалъ. Песокъ и камень имѣются по берегамъ р. р. Скнижки, Безпуты и Мутни, въ оврагахъ около троицкаго погоста, с. Климовскомъ и въ г. Каширѣ; вѣроятная цѣна песку 12 руб., щебня 24 руб. за куб. саж.

Стоимость постройки . . . 206881р. $31^1/_4$к.

Стоимость одной версты . . 4310р. 3 к.

(Стоимость версты болѣе 4 т. руб. вслѣдствіе дорогой цѣны щебня и песка, сравнительно съ другими линіями).

При уклонѣ 0,06 работъ будетъ болѣе по крайней мѣрѣ на 20000 руб.

Инженеръ *Ф. Гонигъ.*

4.

ЛИНІЯ

ОТЪ Г. ВЕНЕВА ДО СТ. ЛАПТЕВО М. К. Ж. Д.

Пояснительная записка.

Направленіе линіи. По изысканіямъ настоящаго 1875 года линія начинается въ г. Веневѣ, у большой

улицы, затѣмъ, мимо острога, идетъ по большой каширской дорогѣ около двухъ верстъ и сворачиваетъ влѣво на дорогу въ д. Сосенки, гдѣ пересѣкаетъ р. Сухой Осетръ. Далѣе чрезъ с. Карпово, идетъ полемъ на дер. Ульяновку, гдѣ очень удобенъ спускъ къ р. Осетръ, (ниже платины мельницы села Клина), затѣмъ полемъ, мимо лѣса д. Улыбшево, линія направляется въ долину р. Веркуши, перейдя которую, идетъ на село Студенецъ и далѣе по дорогѣ въ село Горшково. Отъ д. Улыбшево чрезъ Студенецъ до засѣки, на протяженіи 7 верстъ 300 саж., линія дѣлаетъ значительный изгибъ, и потому сдѣланъ варіантъ длиною 5 верстъ 425 саж., по прямому направленію отъ д. Улыбшево, мимо д. Глѣбково, до засѣки. Варіантъ сокращаетъ дорогу на $1^3/_4$ версты и не требуетъ устройства 4 трубъ.

Далѣе линія идетъ засѣкой (800 саж.), спрямляя существующую въ ней дорогу, затѣмъ полемъ, пройдя Горшково, вновь входитъ въ засѣку (700 саж.). Изъ засѣки, идя частію полемъ, частію дорогой, линія слѣдуетъ на село Денисово, Рязанцево, черезъ лѣсъ г. Хрущева и выходитъ къ ст. Лаптево, гдѣ, по существующей дорогѣ подходитъ къ пассажирскому зданію. Вся длина линіи (по варіанту) 40 верстъ 485 саж.

Грунтъ земли. Песчано-глинистый.

Поперечная профиль. Принята какъ для грунта песчано-глинистаго.

Продольная профиль. Мѣстность вездѣ почти ровная, за исключеніемъ пунктовъ перехода черезъ р.р. Осетръ, Сухой Осетръ и Веркушу, гдѣ, при взятомъ уклонѣ 0,05, выходятъ весьма значительныя земляныя ра-

боты; при уклонѣ 0,06 работъ было бы менѣе на 6000 р.

Мостовыя сооруженія. 16 деревянныхъ трубъ, двѣ каменныхъ и три деревянныхъ моста въ 8, 12 и 20 саж., всего на сумму 8433 р. 38½ коп.

Матеріалъ. Камень и песокъ имѣются въ изобиліи на берегахъ р. Осетра и въ г. Веневѣ, есть также въ засѣкѣ, въ дер. Сосенки, Гурьевѣ и Денисовѣ; вѣроятная цѣна щебня 20 руб., песка 8 руб. за кубич. саж.

Стоимость постройки дороги . . 163477 р. 80 к.

Стоимость одной версты . . . 3990 р. 18 к.

Если же вести дорогу на село Студенецъ, то она будетъ длиннѣе на 1¾ версты и дороже на 3000 руб., т. е. будетъ стоить 166500 руб.

Инженеръ *Ф. Гонигъ.*

5.

ЛИНІЯ.

ОДОЕВЪ—СЕРГІЕВСКОЕ.

Пояснительная записка.

Направленіе линіи. Линія начинается отъ Подольско-Харьковскаго шоссе, на 3 верстѣ отъ Сергіевскаго, идетъ на д. Синяево, гдѣ переходитъ черезъ р. Локну. Затѣмъ черезъ селенія: Красногорье, Иваново, Зыбино и Красное, выходитъ къ р. Холохольнѣ въ д. Балабаново. Длина линіи до р. Холохольны 25 верстъ 416 саж. Отъ р.

Холохольни до Одоева сдѣланы въ настоящемъ 1875 году новыя изысканія 23 версты 100 саж.

По этимъ изысканіямъ линія начинается у р. Холохольни на оси дороги, идущей мимо усадьбы г. Тихменева и направляется въ улицу д. Балабановой; затѣмъ, идя нѣсколько выше существующей дороги изъ Балабанова въ Дубки, по болѣе прямому направленію, чрезъ землю г. Масловскаго, линія входитъ въ улицу деревни Масловки, откуда направляется къ оврагу Озернѣ, идя близъ существующей дороги. Перейдя оврагъ, линія идетъ далѣе не по существующимъ дорогамъ изъ Балабанова въ Дубки и Севрюково, но, поднявшись въ гору по землѣ г. Шлыкова, идетъ болѣе кратчайшимъ путемъ и по болѣе ровному мѣсту чрезъ земли Шлыкова, Огарева и дубковскихъ крестьянъ, до большой дороги изъ Галичъ въ Дубки, которую линія пересѣкаетъ близъ вѣтряной мельницы дубковскихъ крестьянъ. Отъ мельницы линія идетъ по землѣ г. Шлыкова и крестьянъ дер. Севрюково и выходитъ на большую дорогу изъ Галичъ въ Одоевъ; спрямляя мѣстами эту дорогу, линія идетъ по ней почти вплоть до Одоева. Подъ самымъ Одоевомъ линія выходитъ на большую чернскую дорогу и идетъ по Стрѣлецкой слободѣ до начала мостовой, у которой и оканчивается.

Протяженіе линіи отъ Холохольни до Одоева 23 версты и 100 саж. Длина же всей линіи отъ Подольско-Харьковскаго шоссе (близъ Сергіевскаго) до Одоева будетъ 49 верстъ 16 саж.; подробности видны на планѣ. Въ нѣкоторыхъ мѣстахъ до Холохольни линію слѣдовало бы спрямить.

Грунтъ земли. Отъ Подольско-Харьковскаго шоссе

до р. Холохольни черноземно-глинистый; отъ Холохольни до Одоева песчано-глинистый.

Поперечная профиль. Принята какъ для грунта песчано-глинистаго. Глубина канавъ въ грунтѣ черноземно-глинистомъ предполагается до $3^1/_2$ футъ.

Продольная профиль. Наибольшiй уклонъ допущенъ 0,06; меньшаго уклона взять невозможно, такъ какъ и при взятомъ уклонѣ 0,06 выходятъ весьма значительныя земляныя работы.

Мостовыя сооруженiя. 24 деревянныхъ трубы, одна каменная и семь деревянныхъ мостовъ, длиною отъ 5 до 20 саж., всего на сумму 11462 р. $12^3/_4$ коп.

Матерiалъ. Песокъ находится почти во всѣхъ оврагахъ по линiи и на берегахъ рѣкъ, также въ селенiяхъ: Синяево, Красногорье, Зыбино, Красное, Дубки, Севрюково и Жостово; вѣроятная цѣна песка до Холохольни 7 руб. и отъ Холохольни 10 руб., или средняя $8^1/_2$ руб. за куб. саж. Камень находится около Сергiевскаго, въ Синяевѣ, близъ Хутора и Волхонскаго, въ Красногорьѣ, Красномъ, Дубково, Стублево, Лосинское и Стояново и въ г. Одоевѣ; вѣроятная цѣна до Холохольни 20 руб и отъ Холохольни 21 руб., или средняя $20^1/_2$ руб. за куб. саж.

Стоимость постройки дороги . 196337р.$45^3/_4$к.

Стоимость одной версты . . . 4004р.27 к.

Инженеръ *А. Вѣтровъ.*

6.

ЛИНІЯ.

ОТЪ Г. НОВОСИЛЯ ДО СТ. ЗАЛЕГОЩЪ О.Г.Ж.Д.

Пояснительная записка.

Направленіе линіи. Линія начинается у переѣзда, ведущаго къ товарной станціи, идетъ вездѣ по грунтовой дорогѣ, мѣстами отклоняясь для спрямленія извилинъ, переходитъ у г. Новосиля черезъ р. Зушу по существующему заливному мосту и подымается въ гору по дорогѣ, вырытой въ каменистомъ грунтѣ, до самаго г. Новосиля. Вся длина линіи 13 верстъ; подробности видны на планѣ.

Грунтъ. Вездѣ черноземный, кромѣ русла р. Зуши и подъема отъ Зуши въ г. Новосиль.

Поперечная профиль. Принята какъ для грунта песчано-глинистаго; глубина же канавъ предполагается въ $3^1/_2$ фута.

Продольная профиль. Линія пересѣкаетъ р. Зушу, ручей Залегощъ и три большіе оврага. Ручей Залегощъ значительно разливается весной, почему предполагается двух-саженная насыпь на протяженіи 300 саж. и мостъ въ 16 саж. Для избѣжанія огромныхъ земляныхъ работъ допущенъ мѣстами уклонъ 0,06. При подъемѣ же по каменной горѣ въ г. Новосиль допущенъ даже уклонъ 0,08, такъ какъ и при этомъ уклонѣ выходитъ выемки длиною 154 саж. при глубинѣ до 2 саж. и такъ какъ грунтъ совершенно каменистый, то и такая выемка стоитъ весьма дорого (5 т. руб.)

Мостовыя сооруженія. Одна деревянная труба, мостъ черезъ ручей Залегощъ въ 16 саж. и три моста черезъ овраги, длиною въ 12, 8 и 8 саж., всего на сумму 4033 руб. 74½ коп.

Черезъ Зушу предполагается оставить существующій заливной мостъ, длиною 6 саж.

Матеріалъ. Берега Неруча и Зуши каменные; песокъ имѣется въ оврагѣ, около ст. Залегощъ, у мельницы, въ оврагѣ на 5 верстѣ и въ г. Новосили.

Цѣна щебня 18 руб., песку 10 руб.

Стоимость постройки. Вслѣдствіе большихъ земляныхъ работъ (у р. Зуши даже въ каменистомъ грунтѣ и значительнаго, сравнительно съ длиною линіи, расхода) на мосты, стоимость постройки вышла весьма большая: именно: . . . . 64237 р. 57½ к.

Стоимость одной версты. . . 4941 р. 35 к.

Инженеръ *А. Вѣтровъ.*

7.

ЛИНІЯ.

ЕПИФАНЬ—МИХАЙЛОВКА.

Пояснительная записка.

Направленіе линіи. Линія изъ Епифани идетъ почти вездѣ по большой почтовой дорогѣ изъ Епифани въ Веневъ; общій характеръ мѣстности болотистый; длина

линіи 15 вер. 100 саж. Подробности видны на планѣ.

Грунтъ. Черноземный, а въ мѣстахъ низкихъ, именно на 1, 2, 4, 9 и 12 верстахъ; кромѣ того насыщенъ водой, такъ что представляетъ болото.

Поперечная профиль. Принята какъ для грунта песчано-глинистаго, глубина же канавъ предполагается 3½ фута. При вычисленіи земляныхъ работъ глубина канавъ принята 2½ фута, но землею, вынутою изъ канавъ, предполагается поднять полотно дороги на мѣстахъ, гдѣ нѣтъ выемки и насыпи.

Продольная профиль. Отъ города линія круто спускается съ горы къ болотистому мѣсту, гдѣ предположена насыпь; потомъ идетъ по болѣе высокому мѣсту, гдѣ земляныхъ работъ нѣтъ и спускается въ равнину р. Лютой, гдѣ мѣсто совершенно болотистое. Здѣсь на длинѣ 500 саж. устроена гать, выложена хворостомъ и мѣстами камнемъ. Гать эта можетъ служить для шоссе, ее предположено поднять на 0.10 саж.; у Михайловки опять выходитъ низкое мѣсто, куда заходитъ вода изъ Дона; здѣсь предположена насыпь. Наибольшій уклонъ допущенъ 0.061 на протяженіи 36 саж.; затѣмъ вездѣ уклоны менѣе 0.05. Подробности видны на чертежѣ.

Мостовыя сооруженія. Одинъ деревянный мостъ въ 11 саж. и 9 деревянныхъ трубъ отверстіемъ 1 саж., всего на сумму 2226 р. 25½ к.

Матеріалъ. Песокъ находится у самаго г. Епифани въ горѣ и около желѣзной дороги въ 3 верстахъ отъ станціи, въ д. Прощеное; кромѣ того песокъ залегаетъ въ оврагахъ, на глубинѣ до 2½ аршинъ, цѣна его можетъ быть до 8 рублей.

Камень находится также около города и въ д. Каменкѣ, верстахъ въ трехъ отъ Карачева; цѣна щебня будетъ до 20 руб.; кромѣ того въ Каменкѣ есть крупный гравій, цѣною около 17 рублей.

Стоимость постройки дороги 53963 р. 93½ к.

Стоимость одной версты . . 3550 р. 26 к.

При уклонѣ 0,05 работъ будетъ болѣе всего на 100 р.

Инженеръ *А. Вѣтровъ.*

8.

ЛИНІЯ

ОТЪ СТ. СКУРАТОВО ДО ПОДОЛЬСКО-ХАРЬКОВСКАГО ШОССЕ.

Пояснительная записка.

Направленіе линіи. Линія начинается отъ самаго крыльца станціи ж. д. и оканчивается близъ дер. Кондыревка на Подольско-Харьковское шоссе. Вся длина линіи 5 вер. и 200 саж. Подробности видны на планѣ.

Грунтъ земли черноземный.

Поперечная профиль. Принята какъ для грунта песчано-глинистаго, глубина же канавъ предполагается 3½ фута. При вычисленіи земляныхъ работъ глубина канавъ принята 2½ фута, но землею, вынутою изъ канавъ, предполагается поднять полотно дороги на мѣстахъ, гдѣ нѣтъ выемки и насыпи.

Продольная профиль. Наибольшій уклонъ допущенъ 0.07, на протяженіи $86^1/_2$ саж., на остальномъ протяженіи уклоны не болѣе 0,05. Подробности видны на чертежѣ.

Мостовыя сооруженія. Одинъ деревянный мостъ, длиною 6 саж., двѣ трубы въ 1 саж., всего на сумму 832 р. $96^1/_2$ к.

Матеріалъ. Камень и песокъ находятся въ деревнѣ Поповкѣ верстахъ въ 4 отъ линіи; цѣна песку 10 руб., щебня 22 руб. за куб. саж.

Стоимость постройки дороги. . 19509 р. 33 к.

Стоимость одной версты . . . 3612 р. 84 к.

При уклонѣ 0,06 работъ будетъ болѣе на 500 р.

Инженеръ *А. Вѣтровъ.*

9.

ЛИНІЯ.

ОТЪ СТ. ЯСЕНКИ НА ШОССЕ до ст. Ясенки М. К. ж. д.

Пояснительная записка.

Направленіе линіи. Проектируемая линія начинается отъ Подольско-Харьковскаго шоссе, близъ деревни Ясенки, идетъ параллельно желѣзной дорогѣ и оканчивается у воротъ ст. Ясенки М. К. ж. д. Вся длина линіи 1 вер. 230 саж. Подробности видны на планѣ.

Грунтъ. Песчано-глинистый.

Поперечная профиль. Принята какъ для грунта песчано-глинистаго.

Продольная профиль. Наибольшій уклонъ 0,021. Подробности видны на чертежѣ.

Мостовыя сооруженія. Одна деревянная труба, отверстіемъ 1 саж.. высота 0.50 с., на сумму 140 р. 58 к.

Матеріалъ имѣется близъ существующаго шоссе; цѣна щебня 22 руб., песку 8 руб. за куб. саж.

Стоимость постройки дороги . 5027 р. 93 к.

Стоимость одной версты . . . 3443 р. 79 к.

Инженеръ *А. Вѣтровъ.*

10 и 12.

ЛИНІЯ.

ОТЪ СТ. СЕРГІЕВСКОЕ ДО ПЕРЕѢЗДА ЧРЕЗЪ М. К. Д.

И

ОТЪ СТ. СЕРГІЕВСКОЕ ДО КОНДЫРЕВО НА ВОР. ШОССЕ.

Пояснительная записка.

Линіи эти соединены вмѣстѣ потому, что онѣ имѣютъ совершенно одну цѣль и соединяются въ одной точкѣ, именно у начала мостовой у вокзала ст. Сергіевское.

Направленіе линіи. Ст. Сергіевское лежитъ въ 2 верстахъ отъ шоссе, на которомъ находится село Сергіевское.

Отъ шоссе до переѣзда М. К. д. устроено шоссе на счетъ уѣзднаго крапивенскаго земства, а отъ переѣзда до станціи, на протяженіи 360 саж., предполагается устройство шоссе на губернскій счетъ. Линія эта идетъ отъ переѣзда, огибая сторожевую будку, идетъ по улицѣ выселокъ, образовавшихся около станціи, вдоль линіи желѣзной дороги и доходитъ до спуска къ станціи, которая находится въ выемкѣ. Спускъ этотъ вымощенъ камнемъ. Отъ этого же мѣста начинается другая линія, служащая для соединенія ст. Сергіевское съ воронежскимъ шоссе. Подробности видны на планѣ. Вся длина 2-й линіи 13 верст. 200 саж.

Линію эту слѣдовало бы спрямить.

Грунтъ. Черноземно-глинистый.

Поперечная профиль. Принята какъ для грунта песчано-глинистаго, глубина же канавъ предполагается $3^1/_2$ фута. При вычисленіи земляныхъ работъ глубина канавъ принята $2^1/_2$ фута; но землею, вынутою изъ канавъ, предполагается поднять полотно дороги, на мѣстахъ, гдѣ нѣтъ выемки и насыпи.

Продольная профиль. Наибольшій уклонъ допущенъ 0,077, близъ ст. жел. дороги на протяженіи 40 саж. и 0,06 на протяженіи 85 саженъ; на остальномъ протяженіи уклоны менѣе 0,05. Подробности видны на чертежѣ.

Мостовыя сооруженія Шесть деревянныхъ трубъ отверстіемъ 0,5 и 1 саж., на сумму 981 р. 34 коп.

Матеріалъ. Имѣется въ большомъ количествѣ въ Сергіевскѣ; цѣна щебня 20 руб., а песку 8 р. за куб. саж.

Стоимость постройки дороги. . . . 45091р.77к.

Стоимость одной версты . . . . 3193р.47к.

Такъ какъ мѣстность всей линіи (14 верст.) совершенно ровная, кромѣ 125 саж., то слѣдовало бы принять уклонъ 0,05, т. е. сдѣлать 942 куб. саж. выемки на сумму 1130 руб.

11.

ЛИНІЯ.

ОТЪ СТ. ЛАЗАРЕВО М. К. Ж. Д. ДО ДЕР. ЛАПОТКОВО НА ШОССЕ.

Пояснительная записка.

Направленіе линіи. Проектируемая линія начинается отъ крыльца вокзала, почти вездѣ идетъ по существующей дорогѣ и выходитъ на шоссе. Подробности видны на планѣ. Длина линіи 3 вер. 400 саж.

Грунтъ. Черноземно-глинистый.

Поперечная профиль. Принята какъ для грунта песчано-глинистаго, глубина же канавъ предполагается $3^1/_2$ фута. При вычисленіи земляныхъ работъ глубина канавъ принята $2^1/_2$ фута, но землею, вынутою изъ канавъ, предполагается поднять полотно дороги на мѣстахъ, гдѣ нѣтъ выемки и насыпи.

Продольная профиль. Наибольшій уклонъ 0.052, на протяженіи 100 саж. Подробности видны на чертежѣ.

Мостовыя сооруженія. Двѣ деревянныя трубы, отверстіемъ 1 саж. и высотою 0.5, на сумму 281 р. 16к.

Матеріалъ имѣется близко; щебень стоитъ 22 р., песокъ 10 руб. за куб. саж.

Стоимость постройки дороги . 12837 р. 21 к.

Стоимость одной версты . . . 3378 р. 21 к.

Инженеръ *А. Вѣтровъ.*

13

ЛИНІЯ.

ОТЪ СТ. ЯСЕНКИ М. К Ж. Д. ДО Г. КРАПИВНЫ.

Пояснительная записка.

Направленіе линіи. Линія отъ воротъ ст. Ясенки идетъ къ г. Крапивнѣ черезъ селенія: Дубровку, Захаровку, Пришни, почти вездѣ по грунтовой дорогѣ и оканчивается у г. Крапивны, на правомъ берегу р. Плавы. Подробности видны на планѣ.

Вся длина линіи 25 вер. 79 саж.

Грунтъ земли. Песчано-глинистый.

Поперечная профиль. Принята какъ для грунта песчано-глинистаго.

Продольная профиль. Въ разныхъ мѣстахъ, всего на протяженіи 1302 пог. саж., допущены уклоны отъ 0,05 до 0,06, такъ какъ если допустить меньшіе уклоны (0,05), то выйдутъ весьма большія земляныя работы; (на 6000 р. болѣе). Подробности видны на чертежѣ.

Мостовыя сооруженія. Двѣнадцать деревянныхъ

трубъ отверствіемъ 0,5 и 1 саж., одинъ мостъ чрезъ р. Браженку, длин. 16 саж.,и заливной мостъ черезъ р. Солову, длиною 10 саж., всего на сумму 4607 р. 75³/₄ к.

Матеріалъ. Камень и песокъ находятся въ Ясенкахъ, около д. Дубровки, у р. Браженки и въ г. Крапивнѣ; цѣна щебня 22 руб., песку 8 руб. за куб. саж.

Стоимость постройки дороги . 91447 р. 50 к.

Стоимость одной версты . . . . 3634 р. 93 к.

Инженеръ *А. Вѣтровъ.*

14.

ЛИНІЯ

ОТЪ КРАПИВНЫ ДО ОДОЕВА.

Пояснительная записка.

Въ настоящемъ 1875 г. сдѣланы изысканія (14 вер. 256 саж.) отъ города Крапивны до соединенія съ никольской линіею Тула—Одоевъ (на 53 верстѣ). За тѣмъ предполагается вести дорогу на протяженіи 14 верстъ 385 саж. по никольской линіи Тула—Одоевъ, именно съ 53 версты до соединенія у дер. Болдово съ линіею Одоевъ—Сергіевское (стараго направленія). Отъ дер. Болдово до Одоева, на протяженіи 4 вер. 230 саж., предполагается вести дорогу по линіи Одоевъ—Сергіевское. При направленіи дороги чрезъ Болдово, (какъ сдѣлалъ инженеръ Верховскій) выходитъ весьма большой изгибъ, и при

постройкѣ, вѣроятно, удастся, минуя д. Болдово, спрямить линію версты на 2.

Линія въ г. Крапивнѣ начинается у конца мостовой Одоевской улицы, въ $8^1/_4$ саж. отъ линіи домовъ и идетъ по большой дорогѣ, вплоть до соединенія съ Одоевскою линіею, встрѣчая на 14 верстѣ одинъ только значительный оврагъ.

Далѣе линія (Одоевъ—Тула) идетъ тоже по большой дорогѣ, чрезъ селенія: Дорогонька и Жемчуженково; за тѣмъ по полямъ черезъ д. Безлѣпкино идетъ на Болдово въ Одоевъ.

Вся длина линіи отъ Крапивны до Одоева 33 версты 371 саж.

Грунтъ земли. Вездѣ песчано-глинистый.

Поперечная профиль. Принята какъ для грунта песчано-глинистаго.

Продольная профиль. Мѣстность большею частію ровная, только въ трехъ мѣстахъ, при взятомъ уклонѣ 0,06, выходятъ весьма значительныя работы (15000 куб. саж. выемки и 7000 куб. саж. насыпи); если допустить уклонъ 0,07, то работъ будетъ значительно менѣе (на 10000 р.)

Мостовыя сооруженія. 10 деревянныхъ трубъ и три деревянныхъ моста, длиною 16 саж. каждый, всего на сумму 5887 р. $37^1/_2$ к.

Матеріалъ. Камень и песокъ находится въ большомъ количествѣ по берегамъ р. Упы, которая течетъ въ недалекомъ разстояніи отъ линіи, также въ оврагѣ, на 14 верстѣ отъ Крапивны. За тѣмъ въ значительномъ количествѣ камень и песокъ имѣются въ д. Дорогонькѣ, Без-

лѣпкинѣ и въ г. Одоевѣ; вѣроятная цѣна щебня 18 р., песка 8 р. за куб. саж.

Стоимость постройки дороги . 138687р.27$^{1}/_{2}$к.

Стоимость одной версты . . . 4110р.23 к.

Инженеръ *А. Вѣтровъ.*

15.

ЛИНІЯ

ОТЪ ГОРОДА ОДОЕВА ДО ГОРОДА БѢЛЕВА.

Пояснительная записка.

Направленіе линіи. Линія начинается на концѣ Остроженской улицы въ г. Одоевѣ и идетъ мимо острога по большой бѣлевской дорогѣ, вплоть до самаго берега рѣки Оки въ Бѣлевѣ. Длина линіи 39 верст. 480 саж. Подробности видны на планѣ.

Грунтъ земли. Отъ г. Одоева до с. Болотово грунтъ черноземно-глинистый, отъ Болотово до г. Бѣлева песчано-глинистый съ преобладаніемъ песку.

Поперечная профиль. Принята какъ для грунта песчано-глинистаго; глубина же канавъ предполагается въ грунтѣ черноземно-глинистомъ 3$^{1}/_{2}$ фута.

Продольная профиль. Наибольшій уклонъ допущенъ 0,06; меньшаго уклона взять нельзя, ибо выйдутъ огромныя работы.

Мостовыя сооруженія. Семь мостовъ, длиною 6

саж., одинъ длиною 10 саж. и десять трубъ длиною 1 сажень, изъ нихъ двѣ послѣднія, находящіяся на разливѣ рѣки Оки, не вошли въ смѣту по устройству шоссе, ибо на мѣсто ихъ бѣлевскою уѣздною земскою управою выстроены въ 1875 году два деревянныхъ моста, длиною 4 сажени. Стоимость 8 мостовъ и 8 трубъ 6286 руб. 27½ коп. На р. Окѣ существуетъ бонтонный мостъ.

Матеріалъ. Камень, по отзыву мѣстныхъ жителей, находится въ деревняхъ: Крутая, Воротцы и Семеновское, верстахъ въ 4 отъ линіи. Вѣроятная цѣна щебня 18 р. за куб. саж.

Песокъ находится въ деревняхъ: Краснополье, Сомово и Стрѣшнева слобода; до с. Болотова песокъ стоитъ съ доставкою на мѣсто 8 руб. куб. саж., отъ с. Болотова вплоть до Бѣлева песокъ можно достать по сторонамъ шоссе на весьма незначительной глубинѣ и при этомъ куб. саж. обойдется не дороже 1 рубля.

Стоимость постройки . . . . 152904р. 64½к.
Стоимость версты . . . . . . 3827р. —

Инженеръ *А. Вѣтровъ.*

Копія съ постановленія одоевскаго уѣзднаго земскаго собранія.

Одоевской уѣздной земской управой доложено Собранію отношеніе тульской губернской земской управы, отъ 9 сентября 1875 года, за № 4186, о внесеніи на разсмотрѣніе одоевскаго земскаго собранія изысканій по проектированныхъ въ предѣлахъ Одоевскаго уѣзда линіямъ

земскихъ шоссе и объ обсужденіи этихъ линій, въ связи съ тѣми соображеніями, кои изложены въ отношеніи къ начальнику губерніи г. министра путей сообщенія, за № 4813.

Изъ присланной губернскою управою копіи съ этого отношенія Собраніе усматриваетъ слѣдующее: г. министръ внутреннихъ дѣлъ признаетъ, согласно съ отзывомъ военнаго министра, заслуживающимъ уваженія ходатайство крапивенскаго уѣзднаго земства, а также заявленіе полковника Михнева о необходимости постройки шоссе отъ желѣзно-дорожной станціи Ясенки на городъ Крапивну, Одоевъ и Бѣлевъ, и полагалъ бы соотвѣтственнымъ передать вопросъ объ этой дорогѣ на обсужденіе Тульскаго Губернскаго Земскаго Собранія.

Съ своей стороны г. министръ путей сообщенія остановился на томъ соображеніи, что указанное военнымъ министерствомъ направленіе шоссе отъ г. Одоева на г. Крапивну до станціи Ясенки слѣдуетъ предпочесть направленію, предположенному земствами (отъ Одоева прямо на Тулу), такъ какъ, не говоря уже о военно-стратегическомъ значеніи Одоево-Крапивенскаго пути и продолженіи онаго до станціи Ясенки, въ этомъ направленіи и нынѣ существуютъ грунтовыя дороги, которыя могутъ быть шоссированы по участкамъ, между тѣмъ какъ по направленію отъ Одоева къ Тулѣ пришлось бы строить новое шоссе.

Къ сему г. министръ путей сообщенія присовокупляетъ, что равнымъ образомъ необходимо, согласно указанію военнаго министерства, шоссированіе дороги между Одоевомъ и Бѣлевомъ.

Обратившись къ обсужденію заключающихся въ предложеніи тульской губернской управы вопросовъ, одоевское земское собраніе съ глубокимъ огорченіемъ увидѣло, что указанія и соображенія гг. министровъ военнаго, внутреннихъ дѣлъ и путей сообщенія, по дѣлу устройства въ Одоевскомъ уѣздѣ шоссейныхъ дорогъ, совершенно не согласуются съ надеждами, цѣлями и предположеніями одоевскаго земства по этому же предмету. Относясь съ полнымъ уваженіемъ къ соображеніямъ высшаго порядка, исходящимъ отъ лицъ, столь высоко стоящихъ, одоевское земское собраніе тѣмъ не менѣе считаетъ своимъ долгомъ изложить для всесторонняго разъясненія дѣла тѣ обстоятельства и мѣстныя данныя, которыя побудили одоевское земство проектировать шоссейный путь отъ Одоева прямо къ Тулѣ, а не отъ Одоева на Крапивну.

Одоевское земство смотрѣло на шоссе, устроиваемыя земствомъ, исключительно съ земской точки зрѣнія, т. е. искало, посредствомъ ихъ, удовлетворить исключительно земскія нужды. Смотрѣть на это дѣло иначе, принимать въ соображеніе иныя, не земскія потребности, оно даже и не имѣло права, не выходя изъ указанной ему закономъ круга дѣятельности.

Въ видахъ же удовлетворенія насущныхъ земскихъ нуждъ, вопросъ о направленіи дороги отъ Одоева на Тулу или Крапивну представлялся въ слѣдующемъ видѣ: половина Одоевскаго уѣзда, къ сѣверу отъ рѣки Упы, представляетъ край совершенно лишенный усовершенствованныхъ путей сообщенія, въ немъ не пролегаетъ даже изстари устроенныхъ грунтовыхъ 30 саженныхъ дорогъ и всѣ средства для внутреннихъ его сообщеній,

такъ и для подъѣзда къ уѣздному и губернскому городамъ, заключаются въ простыхъ проселочныхъ дорогахъ. При географическомъ положеніи этого края въ тупомъ углѣ, образуемомъ линіями желѣзныхъ дорогъ, отъ Тулы къ Курску и отъ Тулы къ Калугѣ, для него даже въ будущемъ не представляется никакой надежды на томъ, чтобы по немъ проведена была какая либо желѣзная дорога. Такимъ образомъ этотъ край какъ бы обреченъ навсегда оставаться чуждымъ благотворному оживленію, приносимому усовершенствованными путями сообщенія; вмѣстѣ съ тѣмъ этотъ край имѣетъ почву весьма слабой производительности, что вынуждаетъ большую часть земель оставлять подъ лѣсами и сбытъ лѣсныхъ произведеній въ Тулу составляетъ одно изъ преимущественныхъ занятій мѣстнаго населенія. Всѣ эти мѣстныя обстоятельства до очевидности уяснили, что для этого края было бы благодѣяніемъ проведеніе шоссейной дороги, прорѣзывающей его сколь можно ближе къ срединѣ и упирающейся однимъ концемъ въ г. Одоевъ, а другимъ въ г. Тулу. Уѣздное и губернское земства не могли не оцѣнить означенныхъ мѣстныхъ условій и вотъ почему Губернское Земское Собраніе не только включило дорогу отъ Одоева на Тулу въ первую сѣть земскихъ дорогъ, но и въ этой сѣти отдало ей первое мѣсто.

Въ сравненіи съ этой дорогой, отъ которой справедливо ожидать оживленія цѣлой половины уѣзда, чтоже представляетъ одоевско-крапивенскій путь, какой пользы можетъ ожидать отъ него одоевское земство, потративъ на него земскія средства, отвлеченныя отъ несомнѣнно производительнаго употребленія въ другомъ мѣстѣ? До-

рога отъ Крапивны на Одоевъ и далѣе на Бѣлевъ существуетъ со временъ Императрицы Екатерины II, какъ административно-почтовое сообщеніе между означенными городами; если бы при томъ она соотвѣтствовала нуждамъ и потребностямъ мѣстной земской производительности и мѣстнымъ передвиженіямъ, то въ теченіи многихъ десятковъ лѣтъ своего существованія, она непремѣнно получила бы видъ дороги, обладающей этими свойствами. Подобно многимъ другимъ дорогамъ, съ бойкимъ мѣстнымъ проѣздомъ, она покрылась бы частыми выселками съ постоялыми дворами, извощичьими станціями и разными другими приспособленіями, для крупнаго и мелкаго проѣзда, но ничего подобнаго крапивенская дорога никогда не представляла и нынѣ не представляетъ, и вотъ данныя характеризующія ея значенія: на разстояніи 22 верстъ (отъ города Одоева до границы Крапивенскаго уѣзда) на ней только три селенія: Головинское (91 душа), Жемчужниково (411 душъ) и Дорогонка (70 душъ); четвертое селеніе Ченцовскіе дворы (50 душъ) находится уже у самой границы Крапивенскаго уѣзда. На томъ же 22 верстномъ разстояніи всего только два незначительныхъ постоялыхъ двора и два мѣста питейной продажи. По свѣдѣніямъ, сообщеннымъ одоевской почтовой станціей, въ теченіи всего 1874 года между Одоевомъ и Крапивною проѣхали почтой только 8 проѣзжающихъ по частной надобности и 20 по казенной. Дорога поддерживается не натуральною повинностію, а подрядомъ, который, благодаря ничтожности проѣзда обходится земству въ годъ не болѣе 80 руб. за всѣ 22 версты.

Въ настоящее время даже и военнымъ потребностямъ

эта дорога отчасти перестала удовлетворять, такъ какъ, съ 1871 года, по распоряженію главнаго штаба военнаго министерства, отпускные нижніе чины, въ случаѣ призыва ихъ на службу, отправляются изъ г. Одоева въ г. Тулу уже не чрезъ Крапивну, а чрезъ село Сергіевское (на южной желѣзной дорогѣ), къ которому проектировано отъ Одоева одно изъ земскихъ шоссе первой сѣти.

Все здѣсь сказанное относительно дороги отъ Крапивны въ Одоевъ вполнѣ относится и къ продолженію ея отъ Одоева до города Бѣлева.

Кромѣ изложенныхъ подробностей, ярко рисующихъ безплодность для земскихъ нуждъ дороги отъ Крапивны чрезъ Одоевъ въ Бѣлевъ, на ту же самую полнѣйшую въ земскомъ смыслѣ безплодность этой дороги указываютъ и тѣ общія экономическія условія, которымъ подчиняется Одоевскій уѣздъ по своему географическому положенію относительно южной желѣзной дороги. Площадь Одоевскаго уѣзда имѣетъ фигуру удлиненнаго эллипса, длинная ось котораго параллельна южной дорогѣ при среднемъ отъ нея разстояніи 40 верстъ. Южныя части уѣзда, по своей черноземной почвѣ, преимущественно земледѣльческія, нуждаются въ сообщеніи съ одной стороны съ своимъ уѣзднымъ городомъ, а съ другой съ селомъ Сергіевскимъ на южной дорогѣ; сѣверныя же части уѣзда, какъ выше объяснено, нуждаются въ сообщеніи съ городами Одоевомъ и Тулою.

Одного взгляда на карту уѣзда достаточно для того, чтобы убѣдиться, что дорога бѣлево-одоево-крапивенская нисколько не можетъ удовлетворять ни одному изъ означенныхъ интересовъ, ни той, ни другой половинѣ уѣзда,

потому что ни для той, ни для другой половины не представляется возможности ни ѣздить по ней въ свой уѣздный центръ, ни направляться къ южной дорогѣ въ тѣхъ ея пунктахъ, куда привлекаются мѣстные интересы. При томъ для сѣверной части уѣзда эта дорога представляется безусловно безполезною уже потому, что она отдѣляется отъ нея рѣкою Упою.

Напротивъ дорога отъ Сергіевскаго къ Одоеву и отъ Одоева къ Тулѣ, проходя почти серединами обѣихъ половинъ уѣзда, представляетъ для населенія уѣзда возможно-наибольшую сумму удобствъ для ихъ внутреннихъ сообщеній и для подъѣзда къ своему уѣздному центру и вмѣстѣ съ тѣмъ представляютъ и той и другой половинѣ уѣзда выходы на главную желѣзно-дорожную артерію губерніи, въ столь значительныхъ пунктахъ, каковы: Тула и с. Сергіевское.

Въ виду этихъ, до осязаемости ясныхъ и столь существенныхъ для земства преимуществъ, проектированныхъ имъ дорогъ предъ дорогою Крапивна—Одоевъ—Бѣлевъ, одоевское земское собраніе единогласно постановило: представивъ вышеизложенное на усмотрѣніе Губернскаго Земскаго Собранія, ходатайствовать объ утвержденіи земскихъ шоссейныхъ дорогъ, внесенныхъ въ первую сѣть отъ Тулы къ Одоеву и отъ Одоева къ Сергіевскому, по тѣмъ направленіямъ, которыя признаны за удобнѣйшія особымъ постановленіемъ одоевскаго земскаго собранія, состоявшимся 25 сентября 1872 года, по поводу обсужденія изысканій, произведенныхъ для тѣхъ дорогъ въ 1874 и 1875 годахъ. При обсужденіи этого вопроса, гласный отъ города Клейменовъ заявилъ, что онъ находитъ по-

лезнымъ для городовъ Одоева и Крапивны соединить ихъ шоссейнымъ путемъ.

За тѣмъ Земское Собраніе приступило къ обсужденію вопроса о направленіи проектированныхъ шоссейныхъ дорогъ изъ г. Одоева на с. Сергіевское и изъ Одоева на Тулу. Послѣ оживленныхъ преній Земское Собраніе, принявъ во вниманіе, что одна изъ важнѣйшихъ задачъ, возложенныхъ закономъ на земства, заключается въ заботахъ о развитіи путей сообщенія; что однимъ изъ могущественныхъ двигателей для достиженія такой цѣли является улучшеніе путей сообщенія, обезпечивающихъ сбытъ мѣстныхъ произведеній; что въ виду постановленія Губернскаго Земскаго Собранія передать на окончательное обсужденіе одоевскаго земства вопросъ о лучшей для него линіи проектированныхъ шоссейныхъ дорогъ, желательно было бы, чтобы необходимыя на то средства, находящіяся въ распоряженіи земства употреблялись съ наибольшею производительностію, вслѣдствіе сего оно рѣшило руководиться нижеслѣдующими соображеніями: что Одоевскій уѣздъ рѣкою Упою раздѣляется отъ востока къ западу на двѣ почти равныя половины южную и сѣверную, рѣзко отличающіяся по своимъ экономическимъ условіямъ; южная сторона, обладающая хорошею землею и отличающаяся безлѣсіемъ, преимущественно занимается хлѣбопашествомъ, тогда какъ въ сѣверной, имѣющей земли дурнаго качества, но въ замѣнъ того обладающей большими пространствами лѣсовъ, главнымъ источникомъ благосостоянія населенія заработки и преимущественно извозъ лѣсныхъ продуктовъ въ г. Тулу, требующій для своихъ фабрикъ и заводовъ огромныя количества лѣснаго

матеріала; обѣ стороны уѣзда удалены отъ большихъ промышленныхъ центровъ и не пользуются ни одною верстою многочисленныхъ шоссейныхъ и желѣзныхъ дорогъ, пролегающихъ по Тульской губерніи; лучшимъ направленіемъ для южной черноземной части уѣзда, сбывающей хлѣбъ свой въ с. Сергіевское Крапивенскаго уѣзда, должна быть принята линія отъ села Сергіевскаго до сельца Краснаго Одоевскаго уѣзда, согласно изысканіямъ, сдѣланнымъ инженеромъ Верховскимъ въ 1874 году, и отъ Краснаго въ г. Одоевъ по линіи, проектированной въ настоящемъ году инженеромъ Вѣтровымъ, какъ проходящей срединою означенной мѣстности. Касательно же линіи шоссе, прорѣзывающей сѣверную часть уѣзда отъ г. Одоева до г. Тулы достаточно окинуть взглядомъ карту Одоевскаго уѣзда, чтобы признать превосходство линіи на село Воскресенское всякому другому направленію. Линія эта прорѣзаетъ мѣстность весьма центрально и, проходя по самымъ населеннымъ мѣстамъ этой части уѣзда, будетъ обезпечивать сообщенія наибольшему числу населенія, тогда какъ линія на с. Никольское, проходя мимо самой казенной засѣки и слѣдуя близъ окраины уѣзда, можетъ привлекать лишь населеніе съ одной стороны, такъ какъ правая сторона этой линіи, считая отъ Одоева къ Тулѣ, прилегая къ самой засѣкѣ, имѣетъ лишь весьма небольшое число населенныхъ мѣстъ. Населеніе по воскресенской линіи сбываетъ всѣ свои лѣсные и другіе продукты въ г. Тулу, между тѣмъ какъ произведенія казенной засѣки преимущественно разрабатываются для доставленія въ Москву чрезъ станцію Ясенки Московско-Курской желѣзной дороги; остальной матеріалъ, въ видѣ

дровъ и небольшаго количества угля въ безлѣсный Крапивенскій уѣздъ. Собраніе единогласно постановило: признать наиболѣе полезною линію шоссе отъ села Сергіевскаго Крапивенскаго уѣзда до сельца Краснаго Одоевскаго уѣзда, согласно изысканія, сдѣланнаго инженеромъ Верховскимъ въ 1874 г., а отъ сего послѣдняго до г. Одоева, по изысканію инженера Вѣтрова, командированнаго въ текущемъ году губернскою земскою управою для добавочныхъ по сей линіи изысканій.

Направленіе же шоссе изъ г. Одоева въ г. Тулу, большинствомъ 16 голосовъ противъ 5, опредѣлило принять на село Воскресенское. Съ подлиннымъ свѣрялъ Секретарь Управы Генеропитомцевъ.

ЗЕМСТВО.
Крапивенская
уѣздная
земская управа.
22 сентяб. 1875 г.
№ 787.

Въ Тульскую Губернскую Земскую Управу.

Крапивенская городская управа, отъ 5 августа, за № 504, просила уѣздную земскую управу доложить XI очередному уѣздному земскому собранію на благоусмотрѣніе слѣдующее обстоятельство: городская управа слушала докладъ, состоявшійся по предложенію городскаго головы городской думѣ, отъ 1 февраля сего года, за № 11, о томъ, что тульская губернская земская управа, отъ 16 января, за № 265, сообщила ему копію съ доклада редакціонной коммиссіи Губернскому Земскому Собранію о сѣти земскихъ шоссейныхъ дорогъ;

каковой докладъ во всѣхъ его частяхъ и со всѣми заключеніями, предложенными коммиссіею, утвержденъ Тульскимъ Губернскимъ Земскимъ Собраніемъ, въ засѣданіи 13 декабря 1874 г. Въ докладѣ же коммиссіи сказано такъ: въ статьяхъ: 3, „что въ ходатайствѣ крапивенской городской думы и запискѣ гг. крапивенскихъ губернскихъ гласныхъ не представлено данныхъ, которыя могли бы поколебать доводы, на которыхъ основывалось прошлогоднее рѣшеніе Губернскаго Земскаго Собранія, отклонившее постройку шоссе отъ г. Крапивны къ станц. Ясенкамъ; а потому, въ виду значительности расходовъ на проектированную уже сѣть, исчисленныхъ въ 978713 р., 95 к., слѣдуетъ осуществленіе этой линіи отложить до дѣйствительнаго окончанія сѣти, уже утвержденной земствомъ; а между тѣмъ ограничиться производствомъ необходимыхъ изысканій, и 6-й пун. 1, уплатить изъ суммъ шоссейнаго сбора инженеру Верховскому 1038 руб., за производство изысканій въ Одоевскомъ уѣздѣ по воскресенской линіи и 375 руб. за производство имъ изысканій отъ г. Крапивны до ст. Ясенки; 2-мъ, поручить управѣ производство въ наступающемъ году новыхъ дополнительныхъ изысканій по четыремъ линіямъ: а) отъ с. Радугущи до дер. Козмина и отъ с. Чебышева Тульскаго уѣзда до с. Иншинки того же уѣзда; б) отъ Одоева чрезъ Жестовое, Севрюково, Дубки, Челышевку и Алехино до перехода чрезъ рѣку Холохольню и соединенія съ проектированною инженеромъ Верховскимъ линіею къ с. Сергіевскому; в) отъ Лаптевой станціи чрезъ с. Денисово, Горѣлково и Студенецъ къ г. Веневу, съ пересѣченіемъ рѣки Осетръ, или въ с. Хрусловѣ, или на

протяженіи между мельницею с. Клино и, такъ называемомъ, Арининымъ бродомъ, ниже д. Вохринки и близъ с. Карпова; г) отъ г. Крапивны до г. Одоева и отъ г. Крапивны до с. Никольскаго Одоевскаго уѣзда, а равно до точки пересѣченія съ воскресенскою линіею; 4-мъ, утвердить слѣдующія девять линій въ томъ направленіи, какъ предположено изысканіями инженера Верховскаго, именно линіи: а) отъ г. Бѣлева до ст. Кресты, б) отъ г. Каширы до ст. Пахомово, в) отъ г. Новосиля до ст. Залегощь, г) отъ г. Епифани до ст. Михайловки, д) отъ Подольско-Харьковскаго шоссе до ст. Скуратово, е) отъ ст. Ясенки на шоссе до ст. Ясенки на желѣзной дорогѣ, ж) отъ ст. Сергіевскаго до переѣзда чрезъ желѣзную дорогу, з) отъ ст. Сергіевскаго до Кондырева, і) отъ Лазарева до Лапоткова; 5-мъ, прочія линіи окончательно разсмотрѣть въ будущемъ очередномъ Губернскомъ Земскомъ Собраніи, въ томъ числѣ и испрашиваемую крапивенскимъ земствомъ и крапивенскою думою линію отъ Одоева до Крапивны, и 6-мъ, дѣйствительное осуществленіе всякой линіи, не вошедшей въ утвержденную въ прошломъ году шоссейную сѣть отложить до окончательной постройки эти сѣти." „Какъ извѣстно, что г. Крапивна, по своей значительной фабричной и заводской промышленности, отправляетъ разнаго товара для перевозки по желѣзной дорогѣ на станцію Ясенки, отстоящую отъ г. Крапивны въ 25 верстахъ, болѣе двухъ милліоновъ пудовъ въ каждый годъ и, сверхъ того, на ту же станцію Ясенки чрезъ г. Крапивну изъ г. Одоева, а въ особенности уѣзда его, прилегающаго къ г. Крапивнѣ, провозится разный лѣсной грузъ въ значительномъ количествѣ,

почему для сего должна быть преимущественно предъ другими мѣстами устроена шоссейная дорога отъ г. Крапивны до ст. Ясенки, то онъ, г. голова, полагалъ бы поручить городской управѣ собрать, посредствомъ сношеній съ кѣмъ слѣдуетъ, свѣдѣнія о количествѣ отправляемаго чрезъ Крапивну на ст. Ясенки разнаго груза и войти съ ходатайствомъ въ тульскую губернскую земскую управу о предложеніи имѣющему быть въ текущемъ 1875 г. Губернскому Земскому Собранію объ устройствѣ отъ Крапивны до ст. Ясенки шоссейной дороги, и вмѣстѣ съ тѣмъ сообщить крапивенской уѣздной земской управѣ о томъ же ходатайствѣ въ уѣздномъ земскомъ собраніи„. Вслѣдствіе такого опредѣленія думы, по отношенію управы, доставлены изъ крапивенскаго уѣзднаго полицейскаго управленія свѣдѣнія, какъ о провозѣ отъ г. Крапивны на шоссе къ станц. Ясенки разнаго груза въ значительномъ количествѣ, такъ равно и о проѣзжающихъ въ экипажахъ. Постановила: принимая во вниманіе, что крапивенское уѣздное земское собраніе предстоитъ въ первыхъ числахъ сентября сего года, то, съ приложеніемъ доставленныхъ изъ крапивенскаго уѣзднаго полицейскаго управленія свѣдѣній о грузахъ, отправляемыхъ отъ г. Крапивны до шоссе къ станц. Ясенки и о проѣзжающихъ, отнестись въ уѣздную земскую управу и просить доложить земскому собранію, что городская управа, по всѣмъ даннымъ, устройство шоссейной дороги отъ г. Одоева къ г. Крапивнѣ и отъ онаго къ ст. Ясенки Московско-Курской желѣзной дороги въ Крапивенскомъ уѣздѣ, считаетъ преимущественнымъ предъ другими дорогами, такъ какъ соединеніе двухъ городовъ съ станціею

Ясенки представляетъ видимые интересы земства по призыву къ воинской повинности, передвиженію войскъ и почтоваго сообщенія, а равно по значительнымъ оборотамъ торговли и провозу грузовъ и проѣзжающихъ къ ст. Ясенки, на что все не угодно ли будетъ земскому собранію обратить его вниманіе и произвести свое ходатайство въ Тульскомъ Губернскомъ Собраніи, чрезъ губернскую земскую управу, о назначеніи на первую очередь устройства шоссе отъ ст. Ясенки Московско-Курской желѣзной дороги на г. Крапивну и для сего препроводить въ губернскую управу сообщаемыя городскою управою свѣдѣнія.

Вслѣдствіе чего уѣздная земская управа, докладывая о семъ земскому собранію, присовокупила, что управа съ своей стороны полагаетъ совершенно справедливымъ, на основаніи вышеизложенныхъ городскою думою доводовъ, вновь ходатайствовать предъ Губернскимъ Земскимъ Собраніемъ о назначеніи на первую очередь устройства шоссе отъ ст. Ясенки Московско-Курской желѣзной дороги на г. Крапивну до г. Одоева, по проектированной еще въ прошломъ году линіи. Каковой докладъ собраніемъ, во 2 засѣданіи 4 сентября, единогласно принятъ. Почему уѣздная земская управа, препровождая при семъ 54 подлинныхъ свѣдѣній о количествѣ груза, провозимаго отъ г. Крапивны на шоссе къ ст. Ясенки, имѣетъ честь покорнѣйше просить губернскую управу ходатайствовать предъ Губернскимъ Земскимъ Собраніемъ, съ своимъ заключеніемъ, о назначеніи на первую очередь устройства шоссе отъ ст. Ясенки на г. Крапивну, въ виду вышеозначенныхъ доводовъ и о послѣдующемъ управу увѣдомить. Предсѣдатель А. Игнатьевъ.

ИЗВЛЕЧЕНІЕ

из сѣдѣній, собранныхъ крапивенскою городскою управою, о количествѣ ежегодно провозимаго изъ Крапивны на ст. Ясенки груза и о числѣ экипажей и подводъ чрезъ г. Крапивну.

На станцію Ясенки.

Всего вообще груза	298455 пуд.
Лѣса	325800 шт.

На Ясенки и въ Тулу.

Дровъ	5100 саж.
Кирпича.	225000 шт.

Проѣзжаетъ чрезъ г. Крапивну.

Экипажей	3855.
Подводъ.	32300.

Числовыя данныя о количествѣ грузовъ основаны на собственныхъ показаніяхъ лицъ, отправляющихъ эти грузы; числовыя же данныя о количествѣ подводъ и экипажей на показаніяхъ содержателей постоялыхъ дворовъ.

М. В. Д.
БѢЛЕВСКОЙ
ГОРОДСКОЙ УПРАВЫ.
28 октября 1875 г.
№ 1033.

Въ Тульскую Губернскую Земскую Управу.

Городская управа, получа отъ оной управы отношеніе, отъ 7 октября, за № 4641, на счетъ того, какой изъ шоссейныхъ трактовъ признается бо-

лѣе полезнымъ въ торговомъ и экономическомъ отношеніи: на Одоевъ ли, Крапивну и Тулу, или какъ проектировало губернское земство, отъ Бѣлева прямо на станцію Кресты Московско-Курской желѣзной дороги, нашла необходимымъ таковое предложить на заключеніе городской думы, которая, бывъ созвана 27 сего октября и по выслушаніи и соображеніи объясненныхъ въ немъ обстоятельствъ, постановила: такъ какъ нашъ городъ обойденъ желѣзно-дорожными путями, вслѣдствіе чего измѣнился и весь ходъ торговыхъ дѣлъ и городъ пришелъ въ упадокъ, по случаю прекращенія необходимыхъ сообщеній съ югомъ, а потому, чтобы извлечь изъ шоссейнаго тракта возможно большую пользу для торговыхъ, экономическихъ и даже стратегическихъ цѣлей, Собраніе полагаетъ необходимымъ: нынѣ же приступить прямо къ проведенію проэктированной земствомъ линіи шоссе къ станціи Кресты Московско-Курской желѣзной дороги, что будетъ вполнѣ сообразно съ мѣстными условіями ближайшаго и скорѣйшаго сообщенія какъ съ югомъ чрезъ Орелъ по всѣмъ направленіямъ, а также и съ сѣверомъ; только необходимо будетъ сдѣлать надлежащее сношеніе о устройствѣ въ этой полустанціи необходимыхъ пассажирскихъ и товарныхъ помѣщеній, такъ какъ, по мнѣнію Собранія, изъ всей нашей мѣстности что отправлялось и прибывало по другимъ разнымъ трактамъ, должно будетъ направиться по этой линіи шоссе отъ Бѣлева къ Крестамъ. При чемъ и самую дорогу необходимо будетъ преимущественно передъ другими шоссировать вполнѣ, такъ какъ она составляетъ такую вѣтвь, которая далѣе другихъ углубляется въ мѣстность, не имѣющую удобныхъ

путей сообщенія, чувствуетъ въ этомъ сильный недостатокъ и болѣе другихъ линій можетъ принесть во всѣхъ отношеніяхъ обоюдную пользу. На счетъ же проложенія шоссе отъ Бѣлева къ Одоеву, для соединенія между собою этихъ городовъ, Собраніе находитъ, что этотъ трактъ далеко не имѣетъ такого значенія, какъ шоссе на Кресты, и если оно и должно быть проведено, то какъ дорога второклассная, по возможности.

О чемъ городская управа и имѣетъ честь увѣдомить губернскую земскую управу. Замѣняющій мѣсто Городскаго Головы Членъ Управы Рожковъ.

М. В. Д.
ОДОЕВСКОЙ
ГОРОДСКОЙ УПРАВЫ.
Октяб. 31 дня 1875 г.
№ 743.

Въ Тульскую Губернскую Земскую Управу.

Городская управа имѣетъ честь увѣдомить земскую управу, что отношеніе оной управы, отъ 7 октября 1875 года, за № 4640, по вопросу о томъ, какому именно направленію, въ устройствѣ шоссейнаго пути, можно дать предпочтеніе, было въ обсужденіи одоевской городской думы, на собраніи 29 числа сего октября мѣсяца, вмѣстѣ съ отношеніемъ по сему же предмету г. крапивенскаго городскаго головы, отъ 17 февраля 1875 года, за № 18, который между прочимъ выяснялъ, что г. Одоевъ, по торговымъ своимъ оборотамъ, состоитъ въ сношеніяхъ съ городомъ Крапивною при постоянныхъ продажахъ и покупкахъ разныхъ товаровъ и

кромѣ того въ этихъ двухъ городахъ учреждены ярмарки по шести въ годъ, на которыя привозятся товары и разные матеріалы; перевозка же оныхъ по грунтовой дорогѣ бываетъ весьма затруднительна и въ особенности при ненастной погодѣ, и просилъ г. крапивенскій городской голова общаго съ городомъ Крапивною ходатайства объ устройствѣ шоссейной дороги отъ г. Одоева къ г. Тулѣ, чрезъ городъ Крапивну и отъ Крапивны къ станціи Ясенки Тульско-Орловскаго шоссе, и городская дума въ засѣданіи своемъ нашла, что большая дорога отъ Бѣлева чрезъ Одоевъ на Крапивну по настоящее время составляетъ значеніе. По этой дорогѣ имѣются сообщенія: частное, торговое и почтовое трехъ городовъ: Крапивны, Одоева и Бѣлева, которые стоятъ на пути къ губернскому городу Тулѣ и находятся въ самомъ близкомъ разстояніи, именно: отъ Бѣлева до Одоева 40 верстъ и отъ Одоева до Крапивны 33 версты, и за тѣмъ нельзя допустить мнѣнія, чтобы жители трехъ городовъ, близкихъ по разстоянію и по торговымъ отношеніямъ не имѣли между собою прямаго сообщенія. Дорога отъ Одоева на Крапивну пролегаетъ минуя рѣкъ, которыя при паводкахъ и въ весеннее время могли бы, или угрожать опасностію въ переправахъ чрезъ оныя, или вовсе остановить сообщеніе на неопредѣленное время, а потому существующій большой трактъ отъ Одоева на Крапивну не требуетъ измѣненій. Съ устройствомъ же шоссированнаго прямаго пути отъ станціи Ясенки Московско-Курской желѣзной дороги, чрезъ Крапивну и Одоевъ до г. Бѣлева, постоянное торговое сношеніе между сими городами безъ сомнѣнія оживится, товарные грузы сихъ городовъ, не встрѣ-

чая переправъ на большихъ рѣкахъ и затрудненій при ненастной погодѣ, должны будутъ неминуемо слѣдовать по сему пути. Напротивъ предполагаемыя шоссейныя дороги къ Московско-Курской желѣзной дорогѣ, особая отъ Бѣлева и особая отъ Одоева, могутъ дать сообщенія къ одному только городу Тулѣ, а за тѣмъ, для необходимаго прямаго сообщенія между городами: Крапивною, Одоевомъ и Бѣлевомъ неизбѣжны всегда затраты на поддержку существующаго пути и на ремонтированіе мостовъ. Указываемое также направленіе дороги отъ Одоева прямо въ Тулу, на села Никольское и Воскресенское, не только что разъединяетъ городъ Одоевъ отъ Крапивны, но даже неудобно къ сообщенію, такъ какъ направленіе это два раза пересѣкаетъ рѣка Упа, извѣстная своимъ разлитіемъ.

Въ виду сего одоевская городская дума признала болѣе удобнымъ и болѣе соотвѣтствующимъ цѣлямъ правительства и интересамъ городовъ, какъ въ экономическомъ и торговомъ отношеніи, такъ равно и въ отношеніи удобствъ сообщенія жителей городовъ и окрестныхъ жителей имѣть одинъ шоссированный путь сообщенія отъ станціи Ясенки на Крапивну, Одоевъ и Бѣлевъ и притомъ желательно городу, чтобы выѣздъ изъ Одоева на Крапивну былъ исправленъ по берегу рѣки Упы, гдѣ пролегаетъ большая дорога, такъ какъ настоятельная надобность сообщенія по берегу, была уже въ виду одоевскаго земства, по ходатайству котораго обще съ городомъ, примыкавшія къ дорогѣ мельничныя платины уничтожены и дорога по берегу, при исправленіи, можетъ быть всегда совершенно удобною и устранится объѣздъ на весьма большое разстояніе.

При чемъ прилагается копія съ постановленіа одоевской городской думы. Городской Голова Толстиковъ.

Копія съ постановленія одоевской городской думы, состоявшагося въ засѣданіи 29 октября 1875 года.

Отношеніе тульской губернской земской управы, отъ 7 октября, за № 4640, слѣдующаго содержанія: Тульское Губернское Земское Собраніе, въ очередную его сессію, бывшую въ ноябрѣ 1873 года, составило сѣть земскихъ шоссейныхъ дорогъ, по которой, въ числѣ 12 проектированныхъ линій, предполагалось устроить слѣдующія дороги: отъ города Одоева къ городу Тулѣ по Тульскому и Одоевскому уѣздамъ 65 верстъ, отъ города Бѣлева къ ст. Малому Скуратову Московско-Курской желѣзной дороги по Бѣлевскому и Чернскому уѣздамъ 65 верстъ и отъ города Одоева къ ст. Сергіевское Московско-Курской желѣзной дороги по Одоевскому и Крапивенскому уѣздамъ 50 верстъ. Включить устройство этихъ дорогъ въ вышеозначенную сѣть Губернское Земское Собраніе признало съ своей стороны необходимымъ, согласно ходатайствамъ уѣздныхъ земскихъ собраній одоевскаго и бѣлевскаго, которыя съ своей стороны неоднократно заявляли, что существующій нынѣ путь отъ Тулы на Крапивну, Одоевъ и Бѣлевъ давно утратилъ свое прежнее значеніе торговаго и почтоваго пути и совершенно не соотвѣтствуетъ современнымъ потребностямъ, вызваннымъ съ проведеніемъ Московско-Курской желѣзной дороги; вслѣдствіе чего уѣздныя земства одоевское и

бѣлевское неоднократно ходатайствовали о проведеніи новыхъ дорогъ по вышеуказаннымъ направленіямъ, проектированнымъ нынѣ Губернскимъ Земскимъ Собраніемъ. Затѣмъ, согласно вышеозначенной сѣти, по распоряженію губернской земской управы, приглашеннымъ отъ нея землемѣромъ Верховскимъ, были произведены въ 1873 году изысканія, по которымъ оказалось: 1) что дорогу отъ города Бѣлева оказалось болѣе удобнымъ провести на ст. Кресты Московско-Курской желѣзной дороги, на протяженіи 61 версты; 2) что дорога отъ Одоева къ Сергіевскому заключаетъ въ себѣ всего 51 верст., и 3) что для проведенія дороги отъ Одоева къ Тулѣ изысканы два направленія: одно чрезъ село Никольское на протяженіи 67 верстъ 200 саженъ, и другое чрезъ село Воскресенское, на протяженіи 69 верстъ 100 саженъ. Окончательное избраніе той или другой линіи будетъ зависѣть съ одной стороны отъ заключенія одоевскаго уѣзднаго земскаго собранія о томъ, какой изъ этихъ линій оно даетъ предпочтеніе—линіи ли воскресенской или никольской, или новой линіи, по которой въ настоящемъ году произведены изысканія отъ точки пресѣченія линій никольской съ воскресенскою, съ другой же стороны отъ окончательнаго избранія и утвержденія Губернскимъ Собраніемъ какой либо изъ этихъ линій. Независимо отъ сего объ утвержденіи вышеупомянутой сѣти земскихъ шоссейныхъ дорогъ губернская управа ходатайствовала, чрезъ начальника губерніи, въ министерствѣ путей сообщенія, которое входило по этому предмету въ соглашеніе съ гг. министрами внутреннихъ дѣлъ и военнымъ. Согласно съ отзывомъ военнаго министра, г. министръ внутреннихъ дѣлъ

призналъ заслуживающимъ уваженія ходатайство крапивенскаго уѣзднаго земскаго собранія и заявленіе полковника Михнева о необходимости постройки шоссе отъ желѣзно-дорожной станціи Ясенки на города: Крапивну, Одоевъ и Бѣлевъ. Въ виду такого замѣчанія г. министръ путей сообщенія принялъ въ соображеніе, что Губернское Земское Собраніе предположило на первое время ограничиться шоссированіемъ наиболѣе непроѣздныхъ мѣстъ и что по этому, указанному военнымъ министромъ направленію шоссе отъ Одоева на Крапивну до ст. Ясенки слѣдуетъ дать предпочтеніе предложенному земствомъ направленію отъ Одоева прямо на Тулу, такъ какъ не говоря уже о военно-стратегическомъ значеніи Одоево—Крапивенскаго пути и продолженія онаго до ст. Ясенки въ этомъ направленіи существуютъ и нынѣ грунтовыя дороги, которыя могутъ быть шоссированы по участкамъ; между тѣмъ какъ по направленію отъ Одоева къ Тулѣ пришлось бы строить новое шоссе. Въ одинаковой мѣрѣ, согласно указанію военнаго министра, министръ путей сообщенія признаетъ необходимымъ шоссированіе дороги между Одоевомъ и Бѣлевомъ и потому предложилъ вопросъ объ этихъ дорогахъ передать на новое разсмотрѣніе Губернскаго Земскаго Собранія. Такимъ образомъ, согласно вышеприведеннымъ замѣчаніямъ, устройство шоссе отъ ст. Ясенки на Крапивну, Одоевъ и Бѣлевъ должно будетъ пройти по тому же направленію, по которому проходитъ и нынѣ существующій путь, вслѣдствіе чего и общее протяженіе это йдороги, за нѣкоторыми исключеніями будетъ то же самое, которое занимаетъ и нынѣ существующая дорога, именно: отъ Одоева до Тулы 84

версты и отъ Бѣлева до Тулы 123 версты. Что же касается до ходатайства крапивенскаго уѣзднаго земскаго собранія, то заявляя прежде о необходимости устройства шоссе отъ ст. Ясенки на Крапивну и Одоевъ, оно послѣ того, какъ составлена была Губернскимъ Земскимъ Собраніемъ сѣть шоссейныхъ дорогъ, ходатайствовало объ устройствѣ шоссе отъ ст. Ясенки до Крапивны. Тѣмъ не менѣе для составленія обстоятельнаго доклада и для полнаго и всесторонняго разсмотрѣнія, предложеннаго нынѣ министерствомъ путей сообщенія вопроса о томъ, по какому именно направленію должно быть устроено шоссе, т. е. по направленію ли нынѣ существующей дороги отъ ст. Ясенки на Крапивну, Одоевъ и Бѣлевъ, или же по тѣмъ направленіямъ, которыя нынѣ избраны и вошли, какъ выше сказано, въ составленную Губернскимъ Собраніемъ сѣть земскихъ шоссейныхъ дорогъ, губернская управа считаетъ необходимымъ имѣть отзывы городскихъ управъ: одоевской и бѣлевской о томъ, какое изъ вышеуказанныхъ направленій онѣ съ своей стороны признаютъ болѣе удобнымъ и болѣе соотвѣтствующимъ современнымъ интересамъ своихъ городовъ, какъ въ экономическомъ и торговомъ отношеніи, такъ равно и въ отношеніи удобствъ сообщенія жителей своихъ городовъ и окрестныхъ мѣстностей. Въ этихъ видахъ губернская управа, препровождая отпечатанный прошлогодній докладъ свой Губернскому Собранію о сѣти земскихъ шоссейныхъ дорогъ и книжку постановленій X очереднаго Тульскаго Губернскаго Земскаго Собранія, въ приложеніяхъ къ которой на стр. 53—58 введенъ принятый Собраніемъ докладъ редакціонной коммиссіи по тому же предмету, проситъ одо-

евскую городскую управу войти въ подробное обсужденіе всѣхъ вышеизложенныхъ обстоятельствъ и доставить за тѣмъ въ непродолжительномъ по возможности времени отзывъ свой о томъ, какому направленію въ интересахъ города она даетъ предпочтеніе, т. е. направленію ли отъ ст. Ясенки на Крапивну, Одоевъ и Бѣлевъ, или же вновь избраннымъ направленіямъ отъ Одоева къ Сергіевской станціи и отъ Одоева прямо на Тулу; при чемъ г. городской голова предложилъ на обсужденіе городской думы вопросъ по сему же предмету, оставленный въ засѣданіи думы 8 апрѣля сего года открытымъ по отношенію крапивенскаго городскаго головы, отъ 17 февраля 1875 года, за № 18, который выяснялъ, что городъ Одоевъ по торговымъ своимъ оборотамъ состоитъ въ сношеніяхъ съ городомъ Крапивною при постоянныхъ продажахъ и покупкахъ разныхъ товаровъ и кромѣ того въ этихъ двухъ городахъ учреждены ярмарки, по шести въ годъ, на которыя привозятся товары и разные матеріалы; перевозка же оныхъ по грунтовой дорогѣ бываетъ весьма затруднительна и въ особенности при ненастной погодѣ, и просилъ общаго съ городомъ Крапивною ходатайства, объ устройствѣ шоссейной дороги отъ г. Одоева къ городу Тулѣ, чрезъ городъ Крапивну и отъ Крапивны къ ст. Ясенки тульско-орловскаго шоссе. Городская дума находитъ, что большая дорога отъ Бѣлева чрезъ Одоевъ на Крапивну по настоящее время составляетъ значеніе. По этой дорогѣ имѣются сообщенія: частное, торговое и почтовое трехъ городовъ: Крапивны, Одоева и Бѣлева, которые стоятъ на пути къ губернскому городу Тулѣ и находятся въ самомъ близкомъ разсто-

яніи, именно: отъ Бѣлева до Одоева 40 верстъ и отъ Одоева до Крапивны 33 версты, и затѣмъ нельзя допустить мнѣнія, чтобы жители трехъ городовъ, близскихъ по разстоянію и по торговымъ отношеніямъ не имѣли между собою прямаго сообщенія. Дорога отъ Одоева на Крапивну пролегаетъ минуя рѣкъ, которыя при паводкахъ и въ весеннее время могли бы, или угрожать опасностью въ переправахъ чрезъ оныя, или вовсе остановить сообщеніе на неопредѣленное время, а потому существующій большой трактъ отъ Одоева на Крапивну не требуетъ измѣненій. Съ устройствомъ же шоссированнаго прямаго пути отъ станціи Ясенки Московско-Курской желѣзной дороги, чрезъ Крапивну и Одоевъ до г. Бѣлева, постоянное торговое сношеніе между сими городами безъ сомнѣнія оживится, товарные грузы сихъ городовъ, не встрѣчая переправъ на большихъ рѣкахъ и затрудненій при ненастной погодѣ, должны будутъ неминуемо слѣдовать по сему пути. Напротивъ предполагаемыя шоссейныя дороги къ Московско-Курской желѣзной дорогѣ, особая отъ Бѣлева и особая отъ Одоева, могутъ дать сообщенія къ одному только городу Тулѣ, а затѣмъ, для необходимаго прямаго сообщенія между городами: Крапивною, Одоевомъ и Бѣлевомъ неизбѣжны всегда затраты на поддержку существующаго пути и на ремонтированіе мостовъ. Указываемое также направленіе дороги отъ Одоева прямо въ Тулу, на села Никольское и Воскресенское, не только что разъединяетъ городъ Одоевъ отъ Крапивны, но даже неудобно къ сообщенію, такъ какъ направленіе это два раза пересѣкаетъ рѣка Упа, извѣстная своимъ разлитіемъ. Въ виду сего одоевская город-

ская дума признаетъ болѣе удобнымъ и болѣе соотвѣтствующимъ цѣлямъ правительства и интересамъ городовъ, какъ въ экономическомъ и торговомъ отношеніи, такъ равно и въ отношеніи удобствъ сообщенія жителей городовъ и окрестныхъ жителей имѣть одинъ шоссированный путь сообщенія отъ станціи Ясенки на Крапивну, Одоевъ и Бѣлевъ, и притомъ желательно городу, чтобы выѣздъ изъ Одоева на Крапивну былъ исправленъ по. берегу рѣки Упы, гдѣ пролегаетъ большая дорога, такъ какъ настоятельная надобность сообщенія по берегу была уже въ виду одоевскаго земства, по ходатайству котораго обще съ городомъ, примыкавшія къ дорогѣ мельничныя плотины уничтожены и дорога по берегу, при исправленіи, можетъ быть всегда совершенно удобною и устранится объѣздъ на весьма большое разстояніе Очемъ городская управа и должна увѣдомить тульскую губернскую земскую управу и крапивенскаго городскаго голову. Подлинное постановленіе подписали: городской голова и гласные и скрѣплено секретаремъ.

ТУЛА.
Типографія Н. И. Соколова, Кіевская ул., домъ Козловой.
1875.

Печатано по распоряженію Тульской Губернской Земской Управы,
съ разрѣшенія г. Начальника Тульской губерніи.